目　　次

グリーン経営推進マニュアル

第１章　グリーン経営とその必要性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・3
第２章　グリーン経営の進め方・・4
第３章　「グリーン経営推進チェックリスト」の概要と使い方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・6
第４章　グリーン経営推進チェック項目・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
1. 環境保全のための仕組み・体制の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12
2. エコドライブの実施・・・15
3. 低公害車の導入・・・21
4. 自動車の点検・整備・・31
5. 廃車・廃棄物の排出抑制、適正処理およびリサイクルの推進・・・・・・35
6. 管理部門（事務所）における環境保全の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・38
＜任意に設定する項目例＞・・40

グリーン経営認証制度

第５章　グリーン経営認証制度について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・45
1. グリーン経営認証制度とは・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・45
2. グリーン経営認証制度の狙い・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・45
3. 認証取得申請に必要な取組期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・46
4. 申請から認証取得までの所要期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・46
第６章　審査申請関連・・・47
1. グリーン経営認証取得の手引き・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・47
2. 申請書・・52
3. 認証料金・・68
4. 定期審査実施要領・・・70
5. 更新審査実施要領・・・73
第７章　認証基準の解説及び取組事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・76

グリーン経営推進マニュアル

第１章　グリーン経営とその必要性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・3
第２章　グリーン経営の進め方・・4
第３章　「グリーン経営推進チェックリスト」の概要と使い方・・・・・・・・・・・・・・・・・6
第４章　グリーン経営推進チェック項目・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
1. 環境保全のための仕組み・体制の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12
2. エコドライブの実施・・15
3. 低公害車の導入・・21
4. 自動車の点検・整備・・31
5. 廃車・廃棄物の排出抑制、適正処理およびリサイクルの推進・・・・35
6. 管理部門（事務所）における環境保全の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・38
＜任意に設定する項目例＞・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・40

第１章　グリーン経営とその必要性

事業活動は基本的には営利活動であり、事業者は事業を進めるにあたってコストを削減し、利益をあげることが要求されています。一方、環境問題が深刻になるにつれて、企業が持続可能な成長を図るためには、営利性の追求と同時に、環境保全を企業の社会的責任としてとらえ、事業活動における環境負荷の削減を図っていくことが不可欠となってきました。このマニュアルでは、事業活動のなかに環境保全への配慮を組み入れ営利性の追求と環境配慮の両立を図っていくことを経営のグリーン化と呼んでいます。

したがって、グリーン経営とは自主的・計画的に環境対策を進めながら、経営面での向上を図っていく経営をいいます。具体的には、燃費向上によってコストの削減を図ることができる「エコドライブの推進」や「低公害車の導入」等は、グリーン経営を推進する代表的な取組といえます。トラック運送事業者は中小規模の企業が大部分を占めており、事業活動を進めるうえでこうしたグリーン経営の考え方は不可欠です。

このマニュアルは、トラック運送事業者のみなさんが自主的・計画的な環境対策をもとに、グリーン経営を進めるための手法を示したものです。

グリーン経営では、取組の方針や体制を整え、自主的な目標と計画の下での取組、結果の点検・評価、見直しというサイクルで進めることが基本になります。このマニュアルはそうした仕組みを前提に、トラック運送事業者の大部分を占める中小事業者でも取り組みやすいよう、環境保全への具体的な取組を簡易なチェックリストで把握・評価し、それをもとにグリーン経営を進めようとするものです。

企業の環境保全への取組の実効性をあげるためには、企業が環境保全に対する責任を深くとらえ、この問題に真摯に取り組んでいくことが重要です。このマニュアルでは環境保全へ取り組むための手法を示しており、企業の環境保全に対する取組の実効性を高めるために、このマニュアルをご活用ください。

第２章　グリーン経営の進め方

グリーン経営を進めるためには、「自社の環境保全活動の取組状況の把握」→「評価結果に基づく改善策の検討」→「行動計画の作成」→「計画に基づく取組の推進」→「取組状況の把握と見直し」というサイクルによって、様々な環境保全活動の継続的な向上を目指すことが必要です。

このマニュアルでは、中小規模のトラック運送事業者の実態に合い、かつ、容易に環境保全活動が行えるよう、環境保全への具体的な取組を「グリーン経営推進チェックリスト」（以下、チェックリスト）で把握・評価し、それをもとにグリーン経営を進めることができるような仕組みを示しています。

チェックリストには、トラック運送事業者が目指すべき環境保全活動への取組が示されています。これをもとに自社の環境保全活動への取組状況をチェックすることによって、まず、現状での取組内容の整理と取組レベルの把握が可能になります。また、自社の取組以外にどのような取組があるのか、より高いレベルの取組としてどのような取組があるのかを知ることができます。

次に示す「グリーン経営推進チェックリスト」を活用したグリーン経営の推進フローに沿って、自社の環境保全活動の取組状況の把握をもとに、取組の改善策の検討、行動計画の作成・見直し、計画に基づく取組の推進、取組状況の把握と見直しを進めることになります。

グリーン経営推進チェックリストを活用したグリーン経営の推進フロー

１．自社の環境保全活動の取組状況の把握（チェックリストの利用）

- グリーン経営推進チェックリストは、事業者として目指すべき取組を示すものです。これを利用して、自社の環境保全活動への取組状況（どこまでできて、どこからできていないなど）を把握します。
- チェックリストの概要と使い方については、第３章に説明があります。

２．取組の改善策の検討

- チェック結果に基づいて取組状況を評価（取組の過不足や成果、取組レベルのアップなど）します。
- 評価結果に基づき、環境保全活動の効果が上がるよう、取組内容を見直します。
- 新たに取組を始める場合には、目標（取組項目と達成レベル）を設定します。
- すでに、取組を進めてきた企業で目標を達成できなかった場合は、その原因がどこにあるのかをさまざまな角度から分析し、改善策の検討を行います。
- また、目標を達成できた場合は、より高い目標の設定が可能かどうかを検討します。

３．行動計画の作成・見直し

- 現状の環境保全活動への取組状況の評価結果や、検討した取組の改善策を踏まえ、今後の目標や目標達成へ向けた具体的な取組内容などを盛り込んだ行動計画を作成（見直し）します。
- 行動計画には以下の項目を盛り込みます。

  ○環境保全活動への取組についての現状把握とその課題
  　チェックリストに基づき取組状況と現状での課題をまとめます。

  ○目標の設定
  　チェックリストの結果をもとに目標を設定します（目標例：エコドライブ、低公害車導入、自動車点検整備、廃棄物の排出抑制などに関して）。

  ○目標達成へ向けた具体的な取組内容
  　チェックリストの項目で今後重点的に取り組んでいこうと考える事項について、掲げた目標を達成するための具体的な取組内容とそのスケジュールをまとめます。環境教育や関連情報提供を盛り込むことが欠かせません。

４．計画に基づく取組の推進

- 計画を策定したら、経営責任者以下、全社挙げて実行に移すことが重要です。
- 環境担当責任者は責任をもって具体的な取組を進めるとともに、取組の状況は定期的に記録し、チェックリストによる自社の環境保全活動への取組状況の把握に役立てます。
- 取組を進めていくには、しっかりとした環境保全の仕組みや体制の整備が必要です。執行体制の整備については、チッェクリストの中にも評価項目として取り上げています。

第３章　「グリーン経営推進チェックリスト」の概要と使い方

1.　「グリーン経営推進チェックリスト」の体系

トラック運送事業者のみなさんがグリーン経営を進めるために取り組むべき活動には様々なものがあります。このチェックリストでは、すべての事業者にぜひとも取り組んでいただきたい項目として次の６項目を取り上げました。

「１．環境保全のための仕組み・体制の整備」の項目は、企業が環境保全の取組を一体となって進めるためには、まず、環境に関する方針を明確に示したうえで、責任者を決め、従業員教育を進めるなどの計画的な取組が必要であるとの観点から取り上げました。

「２．エコドライブの実施」と**「４．自動車の点検・整備」**は、今、運輸業界に期待されている CO_2 や自動車排出ガスの削減対策を進めるうえで効果的であり、かつ、不可欠な取組です。また、経営と環境対策の両立を図るという観点からも重要な取組です。

「３．低公害車の導入」は、CO_2 や大気汚染物質の排出削減などについて、大きな環境改善効果が得られます。国土交通省、環境省、経済産業省が定めた「低公害車開発普及アクションプラン」の趣旨を踏まえ、運輸業界でも率先して取り組むことが必要な項目として取り上げました。

「５．廃車・廃棄物の排出抑制、適正処理およびリサイクルの推進」は、車両の使用に伴う環境保全対策だけでなく、廃棄物の不法投棄の防止やリサイクルの推進も運輸業にとって重要な取組として取り上げたものです。

「６．管理部門（事務所）における環境保全の推進」は、トラック運送事業においては車両の使用による環境負荷の割合が大きく占めますが、管理部門（事務所）における環境保全活動も環境経営の重要な要素です。

このチェックリストでは、以上のほか、事業者のみなさんに任意に取り組んでいただく事項の例として、「A. 輸送効率化の推進」、「B. 社会とのコミュニケーション」を挙げています。これらの項目以外にも様々な項目があります。そうした取組についても、事業者のみなさんが、このチェックリストを参考にしつつ、その企業の実態に応じて任意に取り組むことが期待されます。

「グリーン経営推進チェックリスト」における評価項目の体系

<table>
<tr><th colspan="3">評 価 項 目</th></tr>
<tr><th>大項目</th><th>小項目</th><th>チェック項目
（具体的取組項目：全 66 項目）</th></tr>
<tr><td rowspan="3">1. 環境保全のための仕組み・体制の整備</td><td>環境方針</td><td>□ 会社、事業所等の環境保全への取組を示す環境方針を策定しており、環境方針には法規制の遵守など基本的な取組が示されている〔レベル 1〕
□ 環境方針には法規制の遵守に加えて自主的・積極的な取組を定めている〔レベル 2〕
□ 環境方針は、環境保全への取組状況をもとに、定期的な見直し、改善を行っている〔レベル 3〕</td></tr>
<tr><td>環境行動計画の作成・見直し</td><td rowspan="12">以下同様に、小項目ごとにチェック項目。</td></tr>
<tr><td>推進体制</td></tr>
<tr><td>従業員に対する環境教育</td></tr>
<tr><td rowspan="4">2. エコドライブの実施</td><td>燃費に関する定量的な目標の設定等</td></tr>
<tr><td>エコドライブのための実施体制</td></tr>
<tr><td>アイドリングストップの励行</td></tr>
<tr><td>推進手段等の整備</td></tr>
<tr><td rowspan="3">3. 低公害車の導入</td><td>低公害車：導入目標の設定と取組</td></tr>
<tr><td>最新規制適合ディーゼル車：導入目標の設定と取組</td></tr>
<tr><td>地域で定める低公害車等に関する制度への取組</td></tr>
<tr><td rowspan="3">4. 自動車の点検・整備</td><td>点検・整備のための実施体制</td></tr>
<tr><td>車両の状態に基づく適切な点検・整備</td></tr>
<tr><td>法定点検に加えて、厳しい使われ方等も考慮した独自の基準による点検・整備の実施</td></tr>
<tr><td rowspan="2">5. 廃車・廃棄物の排出抑制、適正処理およびリサイクルの推進</td><td>従業員に対する廃棄物に関する教育</td></tr>
<tr><td>廃車・廃棄物の適正な管理</td></tr>
<tr><td>6. 管理部門（事務所）における環境保全の推進</td><td>管理部門（事務所）における環境保全</td></tr>
<tr><td colspan="3">任意の取組項目</td></tr>
<tr><td>A. 輸送効率化の推進</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>B. 社会とのコミュニケーション</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>その他（任意に設定）</td><td></td><td></td></tr>
</table>

2.　「グリーン経営推進チェックリスト」の特徴

(1) 取組内容に応じたレベルの設定（段階評価）

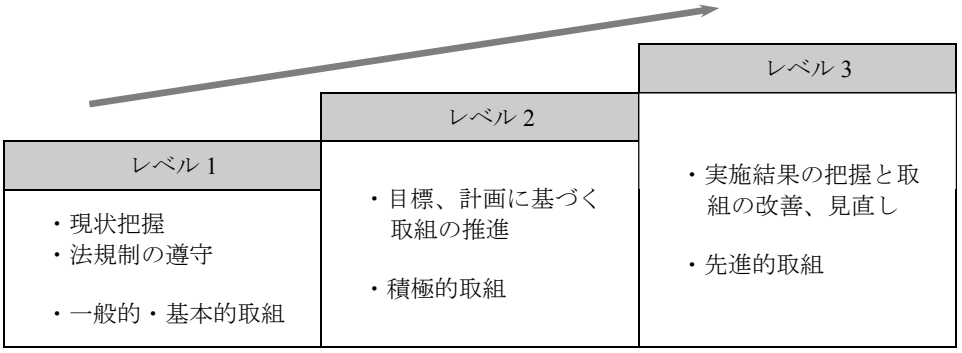
事業者が環境保全の取組について評価する際には、社会からどの程度の取組を求められているかを考慮に入れて評価することが重要です。

グリーン経営推進チェックリストには、取組のより具体的な内容をチェック項目として示してあり、チェック項目はその内容によりレベル１からレベル３までレベル付けされています。従ってどのレベルのチェック項目まで実施できているかを把握することにより、評価項目の小項目ごとに、取組の到達度をレベルの低い取組から高い取組まで３段階で評価できるようになっています。

チェックリストでこうした段階評価の考え方を取り入れることにより、取組の現状の把握のほか、前回評価と比較した進捗状況の把握や他の事業者との比較が可能になります。また、チェックリストでは取組レベルの内容を３段階で示していることから、さらに高いレベルの取組を目指すためには次にどのような内容について取り組めばいいのかが分かるようになっています。

チェック項目の３段階の評価尺度については、概ね次の基準により設定しています。

チェックリストにおけるレベル基準



なお、各チェック項目に取り組む際には、レベル１の基本的な項目からレベル３の先進的な項目へと順次取組を進めていきます。はじめから全部の項目に取り組む必要はありませんが、各社の事情に応じて取組のレベルを進め、取組項目を増やしていき、最終的には全ての項目への取組を目指すことが望まれます。

3.　チェック結果のとりまとめと使い方

チェックリストによるチェック結果は、自社の取組の現状把握や取組のより一層の改善を進めるために使用します。

(1) 自社の環境保全活動への取組状況の把握

チェックリストによりチェックした結果を、この章の末尾に記載した「チェック結果集計・評価表」を使って以下のように整理します。

集計結果は、自社の取組内容や取組結果がどのランクにあるかなどを一覧で把握するのに有効です。

例えば、次の「チェック結果のとりまとめイメージ」に示すように、到達度を記入し相互に線で結ぶことによって、全体としての到達度を把握することが可能になります。また、前年度の把握結果と比較し、到達度レベルを結んだ線が右に移動していれば、全体としての到達度が向上したことがわかります。

チェック結果のとりまとめイメージ

（チェック結果集計・評価表）

評価項目		取組レベルの評価	
大項目	小項目	該当なし	到達度 (到達しているレベルに○をつける)
1. 環境保全のための仕組み・体制の整備	環境方針		0--------1--------(2)--------3
	環境行動計画の作成・見直し		0--------(1)
	推進体制		0--------(1)--------2--------3
	従業員に対する環境教育		0--------1--------(2)--------3
2. エコドライブの実施	燃費に関する定量的な目標の設定等		0--------1--------(2)--------3
	エコドライブのための実施体制		0--------(1)--------2--------3
	アイドリングストップの励行		0--------(1)--------2--------3
	推進手段等の整備		0--------1--------2--------(3)

(2) 取組の改善策の検討と継続的な取組の実施

チェック結果集計・評価表の結果をもとに、自社の取組目標を達成したかどうか、前年に比べてレベルが向上したかどうかなどの観点から評価し、その結果をもとに取組内容の見直しを行い、環境保全活動の効果が上がるよう改善策を検討します。

検討結果は新たな目標や取組内容の設定など次年度以降の行動計画の策定と計画に沿った取組につなげていきます。こうした一連の流れは第２章の「グリーン経営推進チェックリストを活用したグリーン経営の推進フロー」に記述してあります。

チェック結果　集計・評価表

評価項目			取組レベルの評価	
大項目	小項目		該当なし	到達度 （到達しているレベルに○をつける）
1. 環境保全のための仕組み・体制の整備	環境方針			0－－－－－－－－－1－－－－－－－－－2－－－－－－－－－3
	環境行動計画の作成・見直し			0－－－－－－－－－1
	推進体制			0－－－－－－－－－1－－－－－－－－－2－－－－－－－－－3
	従業員に対する環境教育			0－－－－－－－－－1－－－－－－－－－2
2. エコドライブの実施	燃費に関する定量的な目標の設定等			0－－－－－－－－－1－－－－－－－－－2－－－－－－－－－3
	エコドライブのための実施体制			0－－－－－－－－－1－－－－－－－－－2－－－－－－－－－3
	アイドリングストップの励行			0－－－－－－－－－1－－－－－－－－－2－－－－－－－－－3
	推進手段等の整備			0－－－－－－－－－1－－－－－－－－－2－－－－－－－－－3
3. 低公害車の導入	低公害車：導入目標の設定と取組			0－－－－－－－－－1－－－－－－－－－2－－－－－－－－－3
	最新規制適合ディーゼル車：導入目標の設定と取組			0－－－－－－－－－1－－－－－－－－－2－－－－－－－－－3
	地域で定める低公害車等に関する制度への取組			0－－－－－－－－－1－－－－－－－－－2
4. 自動車の点検・整備	点検・整備のための実施体制			0－－－－－－－－－1－－－－－－－－－2－－－－－－－－－3
	車両の状態に基づく適切な点検・整備			0－－－－－－－－－1
	法定点検に加えて、厳しい使われ方も考慮した独自の基準による点検・整備の実施	エアフィルタ関連		0－－－－－－－－－1－－－－－－－－－2
		エンジンオイル関連		0－－－－－－－－－1－－－－－－－－－2
		排出ガス減少装置関連		0－－－－－－－－－1－－－－－－－－－2
		その他		0－－－－－－－－－1－－－－－－－－－2
5. 廃車・廃棄物の排出抑制、適正処理およびリサイクルの推進	従業員に対する廃棄物に関する教育			0－－－－－－－－－1
	廃車・廃棄物の適正な管理			0－－－－－－－－－1－－－－－－－－－2
6. 管理部門（事務所）における環境保全の推進	管理部門（事務所）における環境保全			0－－－－－－－－－1－－－－－－－－－2－－－－－－－－－3

第４章　グリーン経営推進チェック項目

本章では皆さんに取り組んでいただきたいチェック項目（環境保全のための具体的な取組項目）を示しています。

チェックリストの大項目ごとに、項目全体の取組のポイントを示し、小項目ごとにチェック項目を取り上げて、チェック項目の解説をまとめています。

（注意）

- 四角で囲んだ網掛け（グレー）部分がチェック項目です。
- チェック項目の末尾に 認証項目 と表記してある項目は、
  グリーン経営認証を取得するときには必須の取組となる項目です。

＜チェックリスト大項目＞

1. 環境保全のための仕組み・体制の整備
2. エコドライブの実施
3. 低公害車の導入
4. 自動車の点検・整備
5. 廃車・廃棄物の排出抑制、適正処理およびリサイクルの推進
6. 管理部門（事務所）における環境保全の推進

〈 任意に設定する項目例　〉

A. 輸送効率化の推進

B. 社会とのコミュニケーション

1. 環境保全のための仕組み・体制の整備

取組のポイント

環境保全への取組を実施するためには、まず、企業として何のために、何を目的に取組を進めるかなどを、会社の方針（環境方針）として従業員や利用者など企業内外の関係者に示すことが重要です。また、取組を推進させるためには、取組の責任者や組織、権限等を決めておく必要があります。また実際に取組を行う従業員に対する環境教育も欠かせません。このため、ここでは環境方針、環境行動計画の策定、推進体制の整備、従業員に対する環境教育などを取組項目としました。

1-1【環境方針】

□ 会社、事業所等の環境保全への取組を示す環境方針を策定しており、環境方針には法規制の遵守など基本的な取組が示されている。〔レベル 1〕 認証項目

□ 環境方針には法規制の遵守に加えて自主的・積極的な取組を定めている。〔レベル 2〕

□ 環境方針は、環境保全への取組状況をもとに、定期的な見直し、改善を行っている。〔レベル 3〕

＜チェック項目の解説＞

環境方針は、自社の環境保全に対する取組の方針が明示されていればその内容はどのようなものでも構いませんが、まず、環境に関わる法規制を守ることを明確にしたうえで、自社の体制に合った取組を盛り込む場合が一般的です。

また、環境保全の取組については、法規制の遵守に加えて自主的・積極的な取組を定めたり、環境保全への取組状況をもとに、定期的な見直しや改善をおこなったりしていくことが望まれます。

1-2【環境行動計画の作成・見直し】

□ 現状の環境保全活動への取組状況に関する評価結果や、検討した取組改善策を踏まえ、今後の目標や目標達成へ向けた具体的な取組内容などを盛り込んだ行動計画を作成（見直し）している。〔レベル 1〕 認証項目

＜チェック項目の解説＞

第２章の図「グリーン経営推進チェックリストを活用したグリーン経営の推進フロー」にあるとおり、環境行動計画の作成・見直しは、グリーン経営の進め方の基本となる取組です。

環境方針に基づき具体的な取組を進めていくためには、年間の環境行動計画の策定が必要です。環境行動計画はどのような書式でも構いませんが、内容として以下のような構成に基づいて作成し、毎年見直しをはかっていくことが必要です。

①環境保全活動への取組に関する現状・課題の把握

「グリーン経営チェックリスト」を用いて環境保全活動への取組チェックをおこないます。現時点での環境への取組状況を把握することにより、今後実施していくべき具体的な取組（課題）を明らかにすることを目的としています。

②目標の設定

把握した取り組むべき課題に対して目標を設定します。

③目標を達成するための具体的な取組内容

設定した目標を達成するための具体的な計画を立てます。「グリーン経営推進チェックリスト」にある個々の取組のうち、掲げた目標を達成するために今後重点的に取り組んでいこうと考える項目について、具体的な取組内容とスケジュールを立てていきます。

1-3【推進体制】

□ 環境保全に関する管理責任者及び必要に応じて環境保全を推進するための組織を定めている。〔レベル 1〕 認証項目

□ 管理責任者や組織を従業員に周知し、役割、責任、権限を明確にしている。〔レベル 2〕

□ 取組の結果を見ながら、組織や役割、責任、権限の見直しを行っている。〔レベル 3〕

＜チェック項目の解説＞

環境保全への取組を全社的に展開するには、責任者や環境保全のための組織を整え、役割、責任、権限の所存を明らかにすることが必要です。企業の規模によっては責任者を補佐し、従業員の取組をリードする組織が必要な場合もあります。環境保全への取組をうまく進めるためには、誰がどのような役割を担い、どのような責任や権限を持っているかを従業員に明確に示していくことが必要です。また、責任者あるいは組織の役割、責任、権限について、環境保全の取組の結果を踏まえながら見直し、それぞれの企業の実体にあった推進体制を整えていくことが望まれます。

1-4【従業員に対する環境教育】

□　環境に関わる法規制や行政指導の内容等を従業員に伝達している。〔レベル 1〕 認証項目

□　環境意識の向上を図るため、環境方針の徹底や環境に関する一般的な情報の伝達等を定期的に行っている。〔レベル 2〕

＜チェック項目の解説＞

環境への取組を行っていくには、一人ひとりの従業員が環境問題に対する関心や環境に関する知識を持つことが重要です。したがって、取組の前提ともなる環境保全の重要性や環境に関わる法規制、行政指導の内容等について、ドライバーも含めた従業員へ日頃から伝達しておくことが必要です。従業員の環境意識を向上させるには、グリーン経営の必要性、自社の環境方針の内容や方針を実現していくための具体的な取組、地球環境問題等の一般的な情報等についても、定期的に周知することが大切です。

また、従業員の環境に対する意識を高めるため、環境保全活動に関する標語や提言を従業員から広く募集し、自社の環境保全に活用するなど、従業員の声を反映させる仕組みを定めることが望まれます。

2. エコドライブの実施

取組のポイント

「エコドライブ」とは、急発進・急加速・急ブレーキを控えるなど効率的な走行によって、走行中の燃料消費量を抑える経済的な運転方法であり、CO_2 の削減による地球温暖化防止、NO_X などの大気汚染物質の排出量削減などの環境改善効果だけでなく、燃料費の削減、事故防止という面でも効果がある重要な取組です。

エコドライブによって燃費の改善や環境負荷の低減を図るためには、まず、燃費実績を把握したうえで、それをもとに燃費の改善目標を設定します。また、エコドライブを計画的に進めるためには、推進責任者を設置することが必要です。さらに、エコドライブの重要な取組であるアイドリングストップの励行などのドライバーへの教育や指導、燃費の優れたドライバーの表彰等も有効です。ドライバーがエコドライブに取り組みやすいような装置等の導入も望まれます。

2-1【燃費に関する定量的な目標の設定等】

□ 走行距離および燃料の使用状況について、会社として把握している。〔レベル 1〕

認証項目

→ 把握している場合は、次の表に記入してください。

表 1

燃費実績把握期間（　　年　　月 ～　　年　　月 ）

種別				保有台数	総走行距離	総燃料使用量	燃費実績	二酸化炭素排出係数※2	二酸化炭素排出量※3
事業用	ディーゼル自動車	小型・普通貨物自動車※1	最大積載量1t未満	台	km	ℓ	km/ℓ	2.58kg $-CO_2$/ℓ	kg-CO_2
			最大積載量1t以上2t未満	台	km	ℓ	km/ℓ	2.58kg $-CO_2$/ℓ	kg-CO_2
			最大積載量2t以上4t未満	台	km	ℓ	km/ℓ	2.58kg $-CO_2$/ℓ	kg-CO_2
			最大積載量4t以上6t未満	台	km	ℓ	km/ℓ	2.58kg $-CO_2$/ℓ	kg-CO_2
			最大積載量6t以上8t未満	台	km	ℓ	km/ℓ	2.58kg $-CO_2$/ℓ	kg-CO_2
			最大積載量8t以上10t未満	台	km	ℓ	km/ℓ	2.58kg $-CO_2$/ℓ	kg-CO_2
			最大積載量10t以上12t未満	台	km	ℓ	km/ℓ	2.58kg $-CO_2$/ℓ	kg-CO_2
			最大積載量12t以上17t未満	台	km	ℓ	km/ℓ	2.58kg $-CO_2$/ℓ	kg-CO_2
			最大積載量17t以上	台	km	ℓ	km/ℓ	2.58kg $-CO_2$/ℓ	kg-CO_2
		特種用途自動車（ローリー、冷凍車など）		台	km	ℓ	km/ℓ	2.58kg $-CO_2$/ℓ	kg-CO_2
		小　計（A）		台	km	ℓ	km/ℓ	2.58kg $-CO_2$/ℓ	kg-CO_2
	ディーゼル以外の自動車※4	天然ガス自動車（CNG自動車）		台	km	Nm^3	km /Nm^3	2.23kg-CO_2/Nm^3	kg-CO_2
		電気自動車		台	km	―	―	―	―
		ハイブリッド自動車（軽油）		台	km	ℓ	km/ℓ	2.58kg $-CO_2$/ℓ	kg-CO_2
		ガソリン自動車		台	km	ℓ	km/ℓ	2.32kg $-CO_2$/ℓ	kg-CO_2
		LPG自動車		台	km	ℓ	km/ℓ	1.67kg $-CO_2$/ℓ	kg-CO_2
		ディーゼル以外の自動車計（B）		台	―	―	―	―	kg-CO_2
	事業用自動車計（C=A+B）			台	―	―	―	―	kg-CO_2

自家用 ※4	ディーゼル自動車	台	km	ℓ	km/ℓ	2.58kg $-CO_2$/ℓ	kg-CO_2
	天然ガス自動車（CNG自動車）	台	km	Nm^3	km /Nm^3	2.23kg-CO_2/Nm^3	kg-CO_2
	電気自動車	台	km	―	―	―	―
	ハイブリッド自動車（ガソリン）	台	km	ℓ	km/ℓ	2.32kg -CO2/ℓ	kg-CO_2
	ガソリン自動車	台	km	ℓ	km/ℓ	2.32kg $-CO_2$/ℓ	kg-CO_2
	LPG自動車	台	km	ℓ	km/ℓ	1.67kg $-CO_2$/ℓ	kg-CO_2
	自家用自動車計（D）	台	―	―	―	―	kg-CO_2
総合計（E＝C+D）		台	―	―	―	―	kg-CO_2

※1 トラクターの場合は通常連結しているトレーラーの最大積載重量で分類する。
※2 「地球温暖化対策の推進に関する法律」に基づく「特定排出者の事業活動に伴う温室効果ガスの排出量の算定に関する省令」（算定省令）
「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル」（環境省、経産省）
※3 計算式: 二酸化炭素排出量 ＝ 期間燃料使用量 × 二酸化炭素排出係数
※4 メタノール自動車は、燃料供給所が廃止され近年登録実績がないため除く。

□ エコドライブについて、会社として燃費に関して定量的な目標を設定している。
〔レベル 2〕 認証項目
→ 目標を設定している場合は、次の表に記入してください。

表２

現在の燃費目標の取組み期間（　　年　　月 ～　　年　　月 ）

種別				目標の基にした燃費実績（表1の燃費実績）	改善率	現在の燃費目標
事業用	ディーゼル自動車	小型・普通貨物自動車 ※1	最大積載量1t未満	km/ℓ	% 改善	km/ℓ
			最大積載量1t以上2t未満	km/ℓ	% 改善	km/ℓ
			最大積載量2t以上4t未満	km/ℓ	% 改善	km/ℓ
			最大積載量4t以上6t未満	km/ℓ	% 改善	km/ℓ
			最大積載量6t以上8t未満	km/ℓ	% 改善	km/ℓ
			最大積載量8t以上10t未満	km/ℓ	% 改善	km/ℓ
			最大積載量10t以上12t未満	km/ℓ	% 改善	km/ℓ
			最大積載量12t以上17t未満	km/ℓ	% 改善	km/ℓ
			最大積載量17t以上	km/ℓ	% 改善	km/ℓ
		特種用途自動車（ローリー、冷凍車など）		km/ℓ	% 改善	km/ℓ
	ディーゼル車以外※2	天然ガス自動車（CNG自動車）		km /Nm^3	% 改善	km /Nm^3
		ハイブリッド自動車（軽油）		km/ℓ	% 改善	km/ℓ
		ガソリン自動車		km/ℓ	% 改善	km/ℓ
		LPG自動車		km/ℓ	% 改善	km/ℓ
自家用	ディーゼル自動車			km/ℓ	% 改善	km/ℓ
	天然ガス自動車（CNG自動車）			km /Nm^3	% 改善	km /Nm^3
	ハイブリッド自動車（ガソリン）			km/ℓ	% 改善	km/ℓ
	ガソリン自動車			km/ℓ	% 改善	km/ℓ
	LPG自動車			km/ℓ	% 改善	km/ℓ

※1 トラクターの場合は通常連結しているトレーラーの最大積載重量で分類のこと
※2 メタノール自動車は、燃料供給所が廃止され近年登録実績がないため除く。

□　燃費に関する定量的な目標を達成するため、エコドライブを効果的に進めるための計画を策定している。〔レベル 2〕

□　会社として、エコドライブの取組状況や取組結果（燃費）に基づいて、取組状況が改善するよう、取組の見直しを行う仕組みを設けている。〔レベル 3〕

＜チェック項目の解説＞

エコドライブを進めるためには、まず車両別に現状の燃費を把握することが必要です。車両の走行距離や燃料の使用状況は、運転日報の情報や、給油時の伝票、帳票類などをもとに把握し、最低１ヶ月以上の平均燃費を算出します。

また燃費は、車両別だけでなく、車種別、年式別、同一車両に乗務するグループ別、ドライバー別等のように、様々な切り口で細かく把握することが望まれます。燃費を把握したら、把握した燃費をもとにして燃費向上の定量的な目標を設定することが必要です。

目標達成を、会社全体で効率的に進めるための計画を策定することも大切です。また、取組状況が改善するよう、見直しを行う仕組みを設けておくことが望まれます。

●＜参考＞　燃費の把握と目標設定のワンポイント

①燃費把握のベストの方法

月間平均燃費を把握するとき、月末の給油のタイミングにより燃費が不正確になりがちです。そこで、車両別燃費の把握のベストの方法として次の方法が望まれます。

・給油時ごとの燃費
・月間平均燃費

また、このとき、ドライバーが燃費を算出することが大切です。給油ごとに自分の燃費が何 km/ℓだったのかを把握することで燃費への意識が高まります。

②目標設定のワンポイント

最低１ヶ月以上の燃費実績をもとにして定量的な目標を設定しますが、夏季のエアコンの使用、冬季のスノータイヤ使用などにより燃費変動があるので、ゆくゆくは１年間の平均燃費を元にして目標設定することが望まれます。

また、会社全体の目標を設定したうえで、ドライバーごと、車両ごとに目標設定することが望まれます。

そのとき、設定した目標は、ドライバーに対して○％向上と割合を示すより、目標燃費○km/ℓと示したほうが目標燃費の意識付けに有効です。

2-2【エコドライブのための実施体制】

□　エコドライブを推進するための責任者を定めている。〔レベル 1〕 認証項目

□　ドライバーに対して、エコドライブに関する基礎的な知識について、5 項目以上の教育・指導を行っている。〔レベル 1〕 認証項目

→　教育・指導を行っている場合は、教育・指導を行っているエコドライブの取組内容に○をつけてください。

表 3

取組み	記入欄
荷物の積み降ろしの際には、アイドリングストップを心がける	
急発進、急加速、急ブレーキを控える	
不要なものは積まない	
シフトアップは早めに行う	
経済速度で走る	
無駄な走行はしない（例：走行ルートの事前確認など）	
タイヤの空気圧を適正にする	
空ぶかしをしない	
エアコンの設定温度を控えめにする	
その他 （　　）	

□　エコドライブ講習会や社内の実技講習会に、5 割以上のドライバーが参加している。〔レベル 2〕

□　ドライバー別に、燃費管理の結果をもとに、燃費が向上するよう指導を行っている。〔レベル 3〕

□　ドライバー別に、燃費管理の結果をもとに、燃費の優れたドライバーへの表彰等を行っている。〔レベル 3〕

＜チェック項目の解説＞

エコドライブを推進するため、エコドライブについての推進責任者を定めます。ドライバーと日頃から接している運行管理者等をエコドライブ推進責任者に選任するとよいでしょう。

エコドライブについては、ドライバーの日常的な実施を促すための教育や指導が必要です。取組が継続するように、ドライバー別あるいはグループ別の燃費管理の結果をもとに、日常の指導や教育を行います。それらに加えて、燃費の悪いドライバーやグループの指導、実技講習会への参加など具体的な指導も重要です。また、燃費の優れたドライバーやグループの表彰等を行うことも従業員の取組意欲が向上する効果が期待できます。

2-3【アイドリングストップの励行】

□ アイドリングストップの励行を重点的に取り組むよう周知している。〔レベル 1〕 認証項目

□ アイドリングストップに関する具体的な実施項目を定めている。〔レベル 2〕 認証項目

□ アイドリングストップに関する取組結果のデータを整理し、取組状況が改善するよう、取組の見直しを行う仕組みを設けている。〔レベル 3〕

＜チェック項目の解説＞

アイドリングストップはエコドライブの取組のひとつですが、エコドライブの中でもとくに重要な取組であり、多くの自治体がアイドリングストップの遵守を条例で義務づけています。アイドリングストップの励行の重要性についてドライバーに教育することが必要です。トラック協会等が作成したアイドリングストップのステッカーなどを利用し、ドライバーの意識を高める。また、業務内容や冷凍車、ローリーといった車両の種類、エアヒーター、蓄熱マット、蓄冷式クーラーなどの設備によってアイドリングストップがどんな場面でできるかが変わってきます。そのため、できる場面はどんなときなのか、各車の特性や設備を踏まえて、具体的にどんなときにエンジンを切るかを定め指導していくことが必要です。

アイドリングストップに関する取組状況をタコグラフや運転日報、または現場巡回等によって把握することも重要です。特にタコグラフが装着されている大型車等では点呼等で日常的に指導し、取組状況が改善するように、取組方法を見直すことも大切です。また具体的な実施項目も見直していき、アイドリングストップのできる場面を増やしていくことが望まれます。

2-4【推進手段等の整備】

□　エコドライブを実施するための手引き（省エネ運転マニュアル等）をドライバーに配布している。〔レベル 1〕 認証項目

□　エコドライブを推進するための装置を導入するための計画を作り、計画に沿って実施している。〔レベル 2〕
→　導入計画を次の表に記入してください。

表 4

装置	車両保有台数	現在の状況		今後の導入計画		
		導入実績台数	導入率	追加導入計画台数	導入率	時期（いつまでに）
	A	B	C＝B/A×100	D	E=(B+D)/A×100	F
デジタルタコグラフ	台	台	%	台	%	
キー抜きロープ		台	%	台	%	
アイドリングストップシステム		台	%	台	%	
エアヒーター		台	%	台	%	
蓄熱マット		台	%	台	%	
蓄冷式クーラー		台	%	台	%	
エアディフレクタ（導風板）		台	%	台	%	
その他装置 （　　）		台	%	台	%	

□　エコドライブを推進するための装置を導入した結果を確認し、エコドライブの実施に役立てている。〔レベル 3〕

＜チェック項目の解説＞

ドライバーへのエコドライブのための教材としては、（公社）全日本トラック協会作成の「エコドライブ推進手帳」やエコモ財団発行の「トラックのエコドライブテキスト」などの教材を用いてエコドライブの重要性や取組姿勢、具体的にどんなことをしていくかについて教育することが必要です。エコドライブを進めるためには、ドライバーの努力とともに、会社として、エコドライブが容易になるような機器等を整備することも大切です。

また、装置類の導入にあたっては、計画的な導入や、導入した効果の確認が望まれます。

3. 低公害車の導入

取組のポイント

自動車の走行により排出される NOx、PM 等の大気汚染物質や CO_2 等の温室効果ガスの排出を削減するためには、CNG 車、ハイブリッド車などの低公害車の導入が最も効果的です。

ディーゼル車は、近年排出ガス性能が大幅に改善されています。そのため、最新規制適合ディーゼル車への代替を計画的にすすめることも重要です。また、保有車両の排出ガス性能を把握し、NOx ・PM 法や東京都等のディーゼル車規制などへの適正な対応が必要です。

3-1【低公害車：導入目標の設定と取組】

□ 低公害車を導入している。〔レベル 1〕
→ 導入している場合は、下表の現在の状況（A，B，C）に記入してください。

□ 低公害車の導入について計画を策定し、目標達成に向けて導入に取り組んでいる。〔レベル 2〕
→ 計画を策定している場合は、下表の導入目標（D，E，F，G）に記入してください。

表５

			現在の状況			導入目標			
			保有台数（低公害車等以外の車両も含めた車両保有台数）	導入実績台数	現在の導入実績比率	追加導入目標台数	導入率（全車両に対する低公害車導入目標比率）	時期（いつまでに）	今年度分導入計画台数
			A	B	C＝B/A ×100	D	E=(B+D)/A ×100	F	G
事業用	低公害車※1	天然ガス自動車（CNG自動車）	台	台	%	台	%		台
		電気自動車		台	%	台	%		台
		ハイブリッド自動車（軽油）		台	%	台	%		台
		低燃費かつ低排出ガス認定車※2		台	%	台	%		台
	合計			台	%	台	%		台
自家用	低公害車※1	天然ガス自動車（CNG自動車）	台	台	%	台	%		台
		電気自動車		台	%	台	%		台
		ハイブリッド自動車（ガソリン）		台	%	台	%		台
		低燃費かつ低排出ガス認定車※2		台	%	台	%		台
	合計			台	%	台	%		台

※1 経済産業省、国土交通省、環境省が平成13年に策定した「低公害車開発普及アクションプラン」で定めたもの。
ただし、メタノール自動車は燃料供給所が廃止され、近年登録実績がないため除く。
※2 「エネルギーの使用の合理化に関する法律」に基づく燃費基準（トップランナー基準）達成車および低排出ガス認定車

□　導入計画に基づいて、低公害車の導入目標を達成している。〔レベル 3〕
　→　計画達成状況を下表に記入してください。

表６

			前年度分導入目標台数	導入実績台数	目標達成率
			A	B	C＝B/A×100
事業用	低公害車※1	天然ガス自動車（CNG自動車）	台	台	%
		電気自動車	台	台	%
		ハイブリッド自動車（軽油）	台	台	%
		低燃費かつ低排出ガス認定車※2	台	台	%
	合計		台	台	%
自家用	低公害車※1	天然ガス自動車（CNG自動車）	台	台	%
		電気自動車	台	台	%
		ハイブリッド自動車（ガソリン）	台	台	%
		低燃費かつ低排出ガス認定車※2	台	台	%
	合計		台	台	%

※1　経済産業省、国土交通省、環境省が平成13年に策定した「低公害車開発普及アクションプラン」で定めたもの。
　　ただし、メタノール自動車は燃料供給所が廃止され、近年登録実績がないため除く。
※2　「エネルギーの使用の合理化に関する法律」に基づく燃費基準（トップランナー基準）達成車および低排出ガス認定車

＜チェック項目の解説＞

ここでは「低公害車」として、次の範囲の車両を対象とします。

「低公害車開発普及アクションプラン」（経済産業省、国土交通省、環境省）における低公害車：

・天然ガス自動車
・電気自動車
・ハイブリッド自動車
・メタノール自動車（現在は燃料供給所が廃止され、近年登録実績がない）
・低燃費かつ低排出ガス認定車（※）

※「エネルギーの使用の合理化に関する法律」に基づく燃費基準（トップランナー基準）早期達成車で、なおかつ、国の定めた「低排出ガス認定実施要領」に基づく低排出ガス認定車。

これら低公害車の中には運用しにくい車両もありますが、事業の実態に合った低公害車の導入計画を策定し、目標達成に向けて取り組んでいくことが必要となります。車両導入計画は、設備費用も大きく経営に与える影響も大きいため、１年程度の短期的な計画ではなく、３～５年程度の中長期的な計画をたてる必要があります。

また、目標に対して達成しているか定期的に確認することも重要です。

●（注）表５、表６における低公害車等の種類の削除変更について

グリーン経営においては、以前は「ディーゼル自動車から代替えした LPG 車・ガソリン車」を低公害車等としていましたが、近年のディーゼル車の排出ガス性能の向上に伴い削除しています。

これは、ポスト新長期規制に適合したディーゼル車の排出ガスは、ガソリン・LPG 車の使用過程車と遜色ないもので、粒子状物質（PM）はほとんど排出されず、窒素酸化物（NOx ）の排出量も長期規制車と比較し、８割以上軽減されるなど大幅に改善されています。一方、地球温暖化対策の面からみると、ディーゼル車は、LPG・ガソリン車と比較して燃費がよく、ディーゼル車から LPG 車・ガソリン車への切替え促進が一概に低公害な取組とはいえなくなったためです。

また、メタノール車については、現在、燃料供給所が廃止され、近年登録実績がないためチェック項目の表（低公害車）からは除いています。

●＜参考＞　トラックの低燃費かつ低排出ガス認定車

車両総重量 2.5t 超の重量車（いわゆるトラック、バス）で低公害車の分類に該当する低燃費かつ低排出ガス認定車は型式の識別記号が以下のものとなります。

新長期規制適合車（平成 17 年規制）：　BKG,NKG,PKG,CKG,DKG 等

ポスト新長期規制適合車（平成 21、22 年規制）：　TKG,TPG,TRG,QKG,QPG,QRG,QKF 等

なお、低燃費車の判断基準となる重量車の燃費基準は平成 18 年 4 月施行の「改正省エネ法」で初めて定められました。このため平成 18 年 4 月以前に燃費基準達成車はありません。

3-2【最新規制適合ディーゼル車：導入目標の設定と取組】

□　保有しているディーゼル車が何年規制に適合しているかについて把握している。
〔レベル 1〕 認証項目
→　下表Ａ列に、現在保有しているディーゼル車（自家用含む）が何年規制に適合しているか、型式別に記入してください。

□　（営業所が NOx・PM 法対策地域内にある場合のみ）NOx・PM 法に基づく、今年度の規制対象となる車両の台数について把握している。〔レベル 1〕 認証項目
→　下表Ｂ列に、自社の今年度末までに規制対象となり車検が継続できなくなる車の台数を、記入してください。

□　最新規制適合ディーゼル車の導入について計画を策定し、目標達成に向けて導入に取り組んでいる。〔レベル 2〕 認証項目
→　下表Ｃ列に今年度分の代替え目標台数を記入してください。

表 7

ディーゼル車排出ガス規制区分※1（型式の識別記号）		現在のディーゼル車保有台数 A	NO_X・PM法に基づく今年度規制対象車台数 B	今年度分代替え目標台数 C
ポスト新長期規制	平成21,22年規制適合車（低燃費かつ低排出ガス認定車）（TKG,TPG,TRG,QKG,QPG,QRG,QKF他※2）	台	--------	台
	平成21,22年規制適合車（SKG,LKG,SDG,LDG,LKF他※2）	台	--------	台
新長期規制	平成17年規制適合車（低燃費かつ低排出ガス認定車）（BKG,NKG,PKG,CKG,DKG,他※2）	台	--------	台
	平成17年規制適合車（AKG,BDG,NDG,PDG,CDG,DDG,ADG,他※2）	台	--------	台
新短期規制	平成16年規制適合車（超低PM排出車）（PJ,PK,PL,PM,PN,PP,PQ,PR）	台	--------	台
	平成16年規制適合車(KS)	台	--------	台
	平成15年規制適合車（超低PM排出車）（PA,PB,PC,PD,PE,PF,PG,PH）	台	--------	台
	平成15年規制適合車（車両総重量3.5t超のKR）	台	--------	台
	平成15年規制適合車（KQ,車両総重量3.5t以下のKR）	台	台	台
	平成14年規制適合車（KP,KM,KN）	台	台	台
長期規制	平成11年規制適合車(KL)	台	--------	台
	平成10年規制適合車(KJ,KH)	台	台	台
	平成10年規制適合車(KK)	台	--------	台
	平成9年規制適合車(KE,KF,KG)	台	台	台
短期規制以前	平成6年規制適合以前（KC,KD,KA,KB,Y,W,X,U,S）	台	台	台
	型式不明	台	台	台
合計		台	台	台

※1　ディーゼルハイブリッド車は除いています。
網掛け部分がNOX・PM法非適合車(規制対象車)です。ただし、型式によってはNOx・PM法適合車（規制対象外）のものがあります。
※2　新長期規制・ポスト新長期規制適合車は、識別記号3桁目が車両総重量1.7t以下は「E」、1.7t超3.5t以下は「F」となります。

□　導入計画に基づいて、最新規制適合ディーゼル車の導入目標を達成している。〔レベル 3〕
→　計画達成状況を次の表に記入して下さい。

表８

ディーゼル車排出ガス規制区分※1（型式の識別記号）		前年度分 代替え目標台数 A	代替え実績台数 B	目標達成率 C＝B/A×100
ポスト新長期規制	平成21,22年規制適合車（低燃費かつ低排出ガス認定車）（TKG,TPG,TRG,QKG,QPG,QRG,QKF他※2）	台	台	%
	平成21,22年規制適合車（SKG,LKG,SDG,LDG,LKF他※2）	台	台	%
新長期規制	平成17年規制適合車（低燃費かつ低排出ガス認定車）（BKG,NKG,PKG,CKG,DKG,他※2）	台	台	%
	平成17年規制適合車（AKG,BDG,NDG,PDG,CDG,DDG,ADG,他※2）	台	台	%
新短期規制	平成16年規制適合車（超低PM排出車）（PJ,PK,PL,PM,PN,PP,PQ,PR）	台	台	%
	平成16年規制適合車(KS)	台	台	%
	平成15年規制適合車（超低PM排出車）（PA,PB,PC,PD,PE,PF,PG,PH）	台	台	%
	平成15年規制適合車（車両総重量3.5t超のKR）	台	台	%
	平成15年規制適合車（KQ,車両総重量3.5t以下のKR）	台	台	%
	平成14年規制適合車（KP,KM,KN）	台	台	%
長期規制	平成11年規制適合車(KL)	台	台	%
	平成10年規制適合車(KJ,KH)	台	台	%
	平成10年規制適合車(KK)	台	台	%
	平成9年規制適合車(KE,KF,KG)	台	台	%
短期規制以前	平成6年規制適合以前（KC,KD,KA,KB,Y,W,X,U,S）	台	台	%
	型式不明	台	台	%
合計		台	台	%

※1　ディーゼルハイブリッド車は除いています。
網掛け部分がNOX・PM法非適合車(規制対象車)です。ただし、型式によってはNOx・PM法適合車（規制対象外）のものがあります。
※2　新長期規制・ポスト新長期規制適合車は、識別記号3桁目が車両総重量1.7t以下は「E」、1.7t超3.5t以下は「F」となります。

＜チェック項目の解説＞

最新規制適合ディーゼル車とは、国の定める排出ガスの最新規制値をクリアする、より低公害な車両をいいます。近年ディーゼル車の排出ガス性能は大幅に改善されています。このため、最新規制適合車の早期導入が期待されます。保有する車両の排出ガス性能を把握したうえで、中期的（３年以上）な代替え計画をたてて進めていかねばなりません。

特に、自動車 NOx・PM 法の対象地域では、法に定める排出基準に適合しない車両は、地域内であらたに車検が受けられなくなります。対象地域の事業者にあっては、代替え対象車を把握し、最新規制適合車を導入することが望まれます。そのため、保有する車両の排出ガス性能、NOx・PM 法への対応を把握したうえで、代替え計画を進めていかねばなりません。

計画を策定したら、目標達成に向けて導入に取り組むことが必要です。また、目標は達成したかを確認し、定期的に見直すことも重要です。

●自動車 NOx・PM 法における車種規制

車種規制とは、自動車 NOx・PM 法の対策地域（東京都とその周辺地域、大阪府とその周辺地域、名古屋市とその周辺地域で、政令で指定された地域）内に使用の本拠をおいた車両について、ディーゼル車、ガソリン車、LPG 車を問わずトラック、バス等に関して特別の排出基準（窒素酸化物排出基準及び粒子状物質排出基準）を定め、これに適合する NOx・PM の排出量がより少ない車を使うことが必要となる規制です。この規制は、平成 15 年 10 月 1 日より新車はもとより、現在使用中の自動車に対しても適用されています。

車両の型式別 NOx・PM 法適否一覧表

車両総重量		ディーゼル車		ガソリン・LPG車	
		排出ガス規制区分（型式の識別記号）	適　否	排出ガス規制区分（型式の識別記号）	適　否
トラック・バス	1.7t 以下	平成17年規制適合車（ADE－ など） 平成14年規制適合車（KP－、HW－） 平成9年規制適合車（KE－、HA－） 平成5年規制適合車（KA－） 昭和63年規制以前の適合車 （S－、P－、N－、K－、記号なし）	○ × × × ×	平成17年規制適合車（ABE－ など） 平成12年規制適合車（GJ－、HP－） 平成10年アイドリング規制適合車（GG－、HL－） 昭和63年規制適合車（R－） 昭和56年規制以前の適合車 （L－、J－、H－、記号なし）	○ ○ ○ ○ ×
	1.7t 超 2.5t 以下	平成17年規制適合車（ADF－ など） 平成15年規制適合車（KQ－、HX－） 平成10年規制適合車（KJ－、HE－） 平成9年規制適合車（KF－、HB－） 平成5年規制適合車（KB－） 昭和63年規制以前の適合車 （S－、P－、N－、K－、記号なし）	○ × × × × ×	平成17年規制適合車（ABF－ など） 平成13年規制適合車（GK－、HQ－） 平成10年規制適合車（GC－、HG－） 平成6年規制適合車（GA－） 平成元年規制適合車（T－） 昭和56年規制以前の適合車 （L－、J－、H－、記号なし）	○ ○ ○ ○ × ×
	2.5t 超 3.5t 以下	平成17年規制適合車（ADF－ など） 平成15年規制適合車（KR－、HY－） 平成9年規制適合車（KG－、HC－） 平成6年規制適合車（KC－） 平成元年規制適合車（U－） 昭和63年規制以前の適合車 （S－、P－、N－、K－、記号なし）	○ × × × × ×	平成17年規制適合車（ABF－ など） 平成13年規制適合車（GK－、HQ－） 平成10年規制適合車（GE－、HJ－） 平成7年規制適合車（GB－） 平成4年規制適合車（Z－） 平成元年規制以前の適合車 （T－、M－、J－、記号なし）	○ ○ ○ ○ × ×
	3.5t 超	平成17年規制適合車（ADG－ など） 平成16年規制適合車（KS－、HZ－） 平成15年規制適合車（KR－、HY－） 平成11年規制適合車（KL－、HM－） 平成10年規制適合車（KK－、HF－） 平成6年規制適合車（KC－） 平成2年規制適合車（W－） 平成元年規制以前の適合車 （U－、P－、N－、K－、記号なし）	○ ○ ○ ○ ○ × × ×	平成17年規制適合車（ABG－ など） 平成13年規制適合車（GL－、HR－など） 平成10年規制適合車（GE－、HJ－） 平成7年規制適合車（GB－） 平成4年規制適合車（Z－） 平成元年規制以前の適合車 （T－、M－、J－）	○ ○ ○ ○ × ×
乗　用　車		平成17年規制適合車（ADB－、ADC－ など） 平成14年規制適合車 （KM－、KN－、HT－、HU－） 平成10年規制適合車（KH－、HD－） 平成9年規制適合車（KE－、HA－） 平成6年規制適合車（KD－） 平成4年規制適合車（Y－） 平成2年規制以前の適合車 （X－、Q－、P－、N－、K－、記号なし）	○ × × × × × ×	(注1) 「○」は適、「×」は否を示します。ただし、「×」となっている自動車でも、型式によってはNOx及びPMの排出量が特に少なく基準に適合するものもあります。 (注2) 平成○○年規制とあるものは、製造段階における排出ガス規制のことをいいます。	

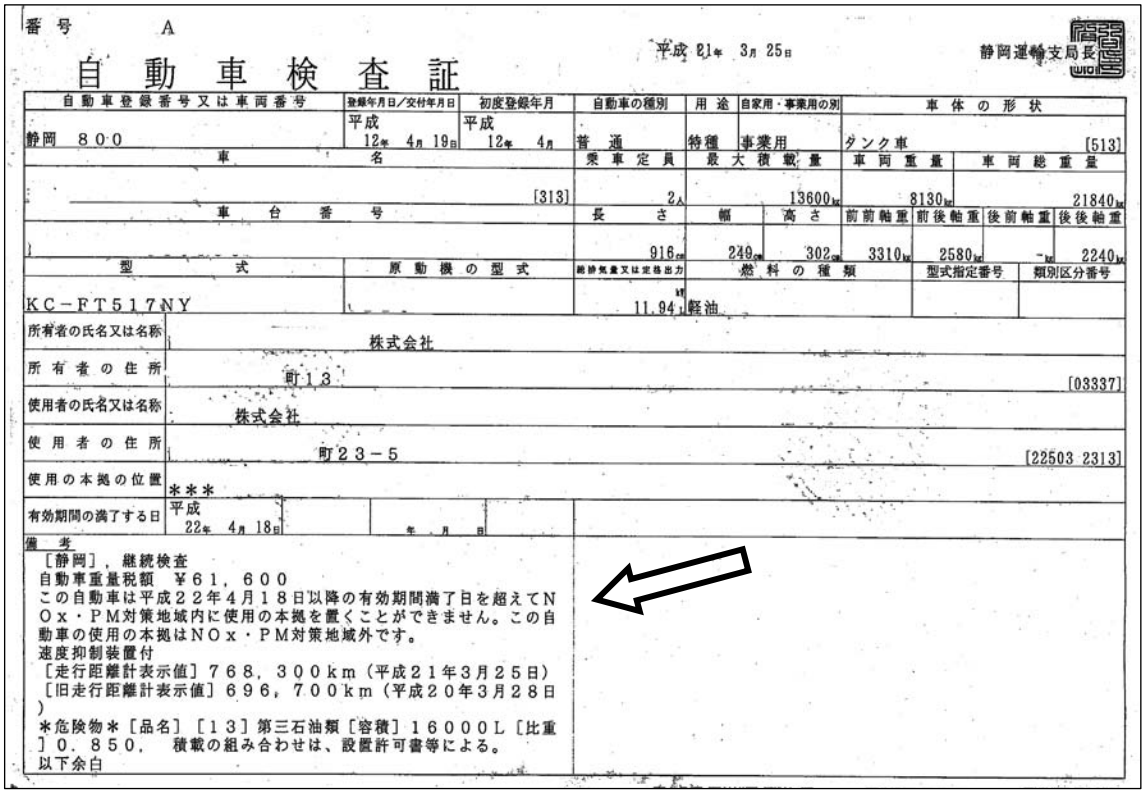
（注）①トラック・バス等についてはガソリン車・ＬＰＧ車でも、排出基準に適合しない場合がありますのでご注意ください。
②平成 21・22 年排ガス規制適合車は全て NOx・PM 法に適合しています。

使用過程車については、車種及び車齢に応じて排出基準の適用が一定期間猶予されますが、猶予期間を越えると車検に通らなくなります。排出基準を満たしていない使用過程車に対する猶予期間は、次の表の通りです。車検証の備考欄に、排出基準への適非、使用可能最終日に関する情報などが記載されていますので、現在保有しているディーゼル車の規制区分を把握し、買替え時期を把握しておくことが必要です。

排出基準を満たしていない使用過程車に対する NOx・PM 法適用猶予期間

種別	ナンバープレートの分類番号	初年度登録日からの年数
普通貨物自動車	1、10～19及び100～199	9年
小型貨物自動車	4、6、40～49、60～69、400～499及び600～699	8年
大型バス (乗車定員30人以上)	2、20～29及び200～299	12年
マイクロバス (乗車定員11人以上30人未満)	2、20～29及び200～299(一部、5、7、50～59、70～79、500～599及び700～799)	10年
ディーゼル乗用車	3、5、7、30～39、50～59、70～79、300～399、500～599及び700～799	9年
特種自動車	8、80～89及び800～899	原則10年

NOx・PM 法による使用可能最終日の記載（車検証の備考欄）


番号 A

平成 21年 3月 25日　静岡運輸支局長

自動車検査証

自動車登録番号又は車両番号	登録年月日／交付年月日	初度登録年月	自動車の種別	用途	自家用・事業用の別	車体の形状
静岡 800	平成 12年 4月 19日	平成 12年 4月	普通	特種	事業用	タンク車 [513]

車名	乗車定員	最大積載量	車両重量	車両総重量
[313]	2人	13600kg	8130kg	21840kg

車台番号	長さ	幅	高さ	前前軸重	前後軸重	後前軸重	後後軸重
	916cm	249cm	302cm	3310kg	2580kg	-kg	2240kg

型式	原動機の型式	総排気量又は定格出力	燃料の種類	型式指定番号	類別区分番号
KC－FT517NY		11.94L	軽油		

所有者の氏名又は名称　株式会社
所有者の住所　町13　[03337]
使用者の氏名又は名称　株式会社
使用者の住所　町23－5　[22503 2313]
使用の本拠の位置　＊＊＊
有効期間の満了する日　平成 22年 4月 18日

備考
［静岡］，継続検査
自動車重量税額　￥６１，６００
この自動車は平成２２年４月１８日以降の有効期間満了日を超えてＮＯｘ・ＰＭ対策地域内に使用の本拠を置くことができません。この自動車の使用の本拠はＮＯｘ・ＰＭ対策地域外です。
速度抑制装置付
［走行距離計表示値］７６８，３００ｋｍ（平成２１年３月２５日）
［旧走行距離計表示値］６９６，７００ｋｍ（平成２０年３月２８日）
＊危険物＊［品名］［１３］第三石油類［容積］１６０００Ｌ［比重］０．８５０，　積載の組み合わせは、設置許可書等による。
以下余白

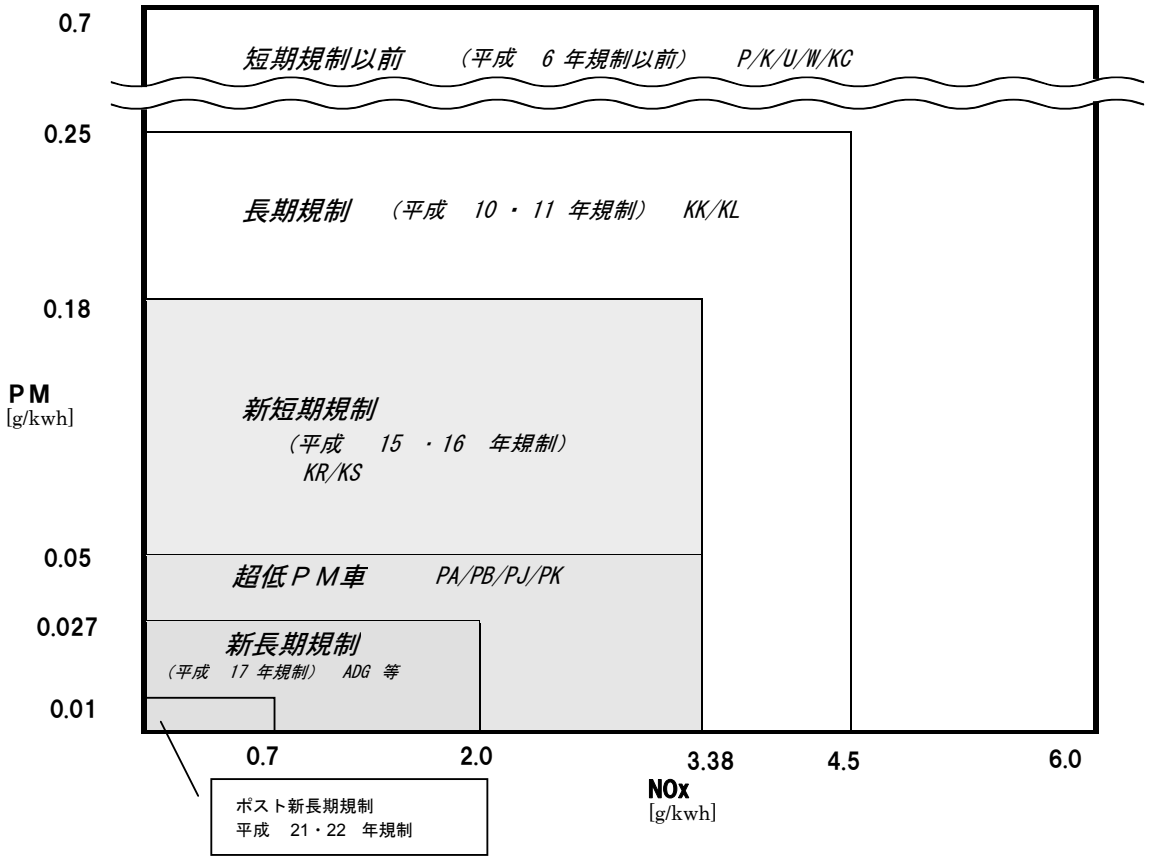
●＜参考＞　新長期規制（平成 17 年規制）以降の自動車排出ガス規制の識別記号

（参考）
平成24年2月16日現在

1桁目			2桁目			3桁目		
排出ガス規制年	低排出ガス認定	識別記号	燃料の別	ハイブリッドの有無	識別記号	用途	重量条件等	識別記号
平成17年規制	無※1	A	ガソリン・ＬＰＧ	有	A	乗用車	平成17年規制のディーゼル車以外	A
	50※2	C		無	B		平成17年規制のディーゼル車（車両重量が1265キログラム以下）	B
	75※2	D	軽油	有	C		平成17年規制のディーゼル車（車両重量が1265キログラム超）	C
	NOx10+PM10※3	B		無	D	貨物、乗合	軽自動車	D
	NOx10 ※3	N		有（達成（重量車））	J		車両総重量が1.7トン以下	E
	PM10※3	P		無（達成（重量車））	K		車両総重量が1.7トン超、3.5トン以下	F
平成18年規制※4	無	J		有（5%達成（重量車））	N		車両総重量が3.5トン超	G
平成19年規制	無※5	E		無（5%達成（重量車））	P	二輪車等	第１種原動機付自転車	H
	50※6	G		有（10%達成（重量車））	Q		第２種原動機付自転車	J
	75※6	H		無（10%達成（重量車））	R		軽二輪自動車	K
平成20年規制※7	無※7	K	ＣＮＧ	有	E		小型二輪自動車	L
平成21年規制※8	無（ﾃﾞｨｰｾﾞﾙ乗用PHPを除く）	L		無	F	特殊自動車	定格出力が19kW以上37kW未満	M
	無（ﾃﾞｨｰｾﾞﾙ乗用PHP）	F	メタノール	有	G		定格出力が37kW以上56kW未満	N
	50	M		無	H		定格出力が56kW以上75kW未満	P
	75	R	ｶﾞｿﾘﾝ・電気/LPG・電気	有	L		定格出力が75kW以上130kW未満	R
	10	Q					定格出力が130kW以上560kW未満	S
平成22年規制※9	無	S	軽油・電気	有	M		定格出力が19kW以上560kW未満（ガソリン・ＬＰＧに限る。）	T
	10	T	その他	有	Y			
平成23年規制※10	無	U		無	Z			
平成24年規制※10	無	W						
平成25年規制※10	無	X						

※1　乗用、軽量、中量及び重量車
※2　乗用、軽量及び中量車
※3　重量車
※4　二輪車及び特殊自動車
※5　二輪車、特殊自動車及び軽貨物車
※6　軽貨物車
※7　特殊自動車
※8　ガソリン車（ＮＯｘ触媒付直噴）及びディーゼル車（乗用、軽量、中量一部（2.5～3.5t）及び重量車一部（12t～））
※9　ディーゼル車（中量一部（1.7～2.5t）及び重量車一部（3.5～12t）
※10　特殊自動車

●＜参考＞　排ガス規制の種類と NOx・PM 規制値



3-3【地域で定める低公害車等に関する制度への取組】

□　（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、兵庫県および大阪府ディーゼル車等の運行規制に関する条例の定める地域を運行する車両がある場合のみ）今年度、条例に定める運行規制の対象となる車両の台数を把握している。〔レベル 2〕 認証項目

→　今年度運行規制の対象となる車両の台数を下表に記入してください。

表９

ディーゼル車排出ガス規制区分※1（型式の識別記号）		各条例で規制している地域を運行する車両台数	東京都、埼玉県条例※3による今年度運行規制対象車の台数	千葉県、神奈川県条例※3による今年度運行規制対象車の台数	兵庫県条例※4による今年度運行規制対象車の台数	大阪府条例※5による今年度運行規制対象車の台数
		A	B	C	D	E
ポスト新長期規制	平成21,22年規制適合車（低燃費かつ低排出ガス認定車）（TKG,TPG,TRG,QKG,QPG,QRG,QKF他※2）	台	-------	-------	-------	-------
	平成21,22年規制適合車（SKG,LKG,SDG,LDG,LKF他※2）	台	-------	-------	-------	-------
新長期規制	平成17年規制適合車（低燃費かつ低排出ガス認定車）（BKG,NKG,PKG,CKG,DKG,他※2）	台	-------	-------	-------	-------
	平成17年規制適合車（AKG,BDG,NDG,PDG,CDG,DDG,ADG,他※2）	台	-------	-------	-------	-------
新短期規制	平成16年規制適合車（超低PM排出車）（PJ,PK,PL,PM,PN,PP,PQ,PR）	台	-------	-------	-------	-------
	平成16年規制適合車(KS)	台	-------	-------	-------	-------
	平成15年規制適合車（超低PM排出車）（PA,PB,PC,PD,PE,PF,PG,PH）	台	-------	-------	-------	-------
	平成15年規制適合車（車両総重量3.5t超のKR）	台	-------	-------	-------	-------
	平成15年規制適合車（KQ,車両総重量3.5t以下のKR）	台	台	台	台	台
	平成14年規制適合車（KP,KM,KN）	台	台	台	台	台
長期規制	平成11年規制適合車(KL)	台	台	-------	-------	-------
	平成10年規制適合車(KJ,KH)	台	台	台	台	台
	平成10年規制適合車(KK)	台	台	-------	-------	-------
	平成9年規制適合車(KE,KF,KG)	台	台	台	台	台
短期規制以前	平成6年規制適合以前（KC,KD,KA,KB,Y,W,X,U,S）	台	台	台	台	台
	型式不明	台	台	台	台	台
合計		台	台	台	台	台

※1　ディーゼルハイブリッド車は除いています。
網掛け部分がNOX・PM法非適合車(規制対象車)です。ただし、型式によってはNOx・PM法適合車（規制対象外）のものがあります。
※2　新長期規制・ポスト新長期規制適合車は、識別記号3桁目が車両総重量1.7t以下は「E」、1.7t超3.5t以下は「F」となります。
※3　東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県のディーゼル車規制は、ディーゼル車から排出されるPM（粒子状物質）に対するもので、1都3県全域（東京都の島部を除く）を運行する車両に制限を加えています。
※4　兵庫県のディーゼル車等の運行規制は、ディーゼル車等から排出されるNOX（窒素酸化物）とPM（粒子状物質）に対するもので、兵庫県の指定地域を運行する車両総重量8t以上の車両に制限を加えています。
※5　大阪府のディーゼル車等の運行規制は、ディーゼル車等から排出されるNOX（窒素酸化物）とPM（粒子状物質）に対するもので、大阪府の指定地域を発着する(通過交通は可能)車両に制限を加えています。（平成21年1月1日より施行）

＜チェック項目の解説＞

東京都など１都３県（埼玉、千葉、神奈川）では、条例で定める粒子状物質の排出基準を満たさないディーゼル車は区域内での運行が禁止されています。また、兵庫県、大阪府ではNOx・PM 法で定める排出基準を満たさないディーゼル車等の運行を条例で規制しています。

これらのディーゼル車運行規制の地域を運行する車両がある場合には、規制内容を理解し、「適合車両はどれか」「適合していない車両はどれか」「猶予期間はいつまでなのか」などを把握して適正に対応しなければなりません。

NOx・PM法と地域で定める低公害車等に関する制度の内容

	NOx・PM法	東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県条例	兵庫県条例	大阪府条例（平成21年1月～）
区分	国の定めた法律	条例	条例	条例
規制物質	NOx（窒素酸化物） PM（粒子状物質）	PM（粒子状物質）	NOx（窒素酸化物） PM（粒子状物質）	NOx（窒素酸化物） PM（粒子状物質）
規制内容	排出基準に適合しない車の登録禁止（継続車検に通らない）	排出基準に適合しない車の運行禁止	排出基準に適合しない車の運行禁止	排出基準に適合しない車の運行禁止
対象車	指定された対策地域に使用の本拠がある自動車	対象地域内を走行するディーゼル車	対象地域内を走行するディーゼル車	対策地域内を発着地として運行する自動車（通過交通は除く）
対象地域	東京、神奈川、埼玉、千葉、大阪、兵庫、愛知、三重の一部の地域	東京都（島しょを除く）、埼玉県、千葉県、神奈川県全域	神戸市灘区、東灘区、尼崎市、西宮市（北部を除く）、芦屋市、伊丹市。 ただし、工業専用地区、臨港地区及び阪神高速道路5号湾岸線、ハーバーハイウエイ、中国自動車道及び国道176号（伊丹市内の1.4kmにわたる中国自動車道との併走区間）等を除く。	大阪府内の自動車 NOx・PM法で定める対策地域内（6町村〔能勢町、豊能町、岬町、太子町、河南町、千早赤坂村〕を除く）大阪府内37市町内
対象となる車種	ディーゼル乗用車、貨物、バス、特殊用途車両（軽自動車、特殊自動車及びガソリン又はＬＰＧを燃料とする乗用車については対象外）	ナンバーが1-,2-,4-,6-,8-のディーゼル車（8ナンバーのうち、乗用車ベースは対象外）	NOx・PM法で定める対策地域内の場所を使用の本拠として登録できない車両総重量８ｔ以上の自動車（バスについては定員30人以上）	自動車NOx・PM法の対象自動車より乗用車を除いた、トラック、バス、特種自動車
非適合車の猶予期間（初度登録から）	ﾃﾞｨｰｾﾞﾙ乗用車：9年、小型ﾄﾗｯｸ：8年、普通ﾄﾗｯｸ：9年、ﾏｲｸﾛﾊﾞｽ：10年、大型ﾊﾞｽ：12年、特殊用途車両：10年	7年間	自動車NOx・PM法の猶予期間より1年間延長した期間	自動車NOx・PM法に準じる
対応措置	国土交通省が認定したNOx・PM低減装置を装着すれば車検証にNOx・PM適合と記載される	知事が指定した粒子状物質減少装置を装着すれば規制値適合とみなされる	国土交通省が認定したNOx・PM低減装置を装着すれば車検証にNOx・PM適合と記載される	
主な規制適合型式	平成10、11年長期規制適合車（ＫＫ,ＫＬ）以降の車両 ★ただし東京都・埼玉県は平成18年4月より規制強化され、平成10、11年長期規制適合車（ＫＫ,ＫＬ）車両も規制対象となった。（注）一部適合車がある。ディーラーに要確認。			

4. 自動車の点検・整備

取組のポイント

自動車走行に伴う CO_2 や大気汚染物質の排出を適正な状況に保つためには、法に定められた点検・整備を実施することが不可欠ですが、それに加えて、車両の使用状況等を見ながら、適切な点検・整備を進めることが必要です。

そのためには、ドライバーへの教育や情報の提供、点検・整備結果の把握などの体制を整えます。また、環境に影響のある車両状態が発生していないかを定期的に点検することも環境に配慮した点検・整備として必要です。さらに、車両の特性、使用状況を鑑みて、会社として独自の点検・整備基準（走行距離、点検期間など）を設けて点検・整備を進めてください。

4-1【点検・整備のための実施体制】

□ 点検・整備の責任者を、点検・整備に関する権限を明確に示した上で、任命している。
〔レベル 1〕 認証項目

□ 点検・整備について、ドライバーを対象に教育を行い、情報の提供を行っている。
〔レベル 2〕 認証項目

□ 点検・整備は、明示された実施計画を基に行い、その結果を把握し、記録として残している。〔レベル 2〕

□ 点検・整備の結果をもとに、点検・整備体制や取組内容について見直しを行う仕組みを設けている。〔レベル 3〕

＜チェック項目の解説＞

点検・整備を整備事業者に依頼するにあたっては、整備事業者任せにしないで、トラック運送事業者が車両の使用状況をもとに責任を持って取り組んでください。適切に点検・整備を実施するために、ドライバーに対して点検・整備に関する教育を継続して行うことが必要です。点検・整備を適切に実施し、車両管理を確実に行うことにより、車両故障および車両故障に起因する事故を未然に防止することができます。

整備管理者（点検・整備責任者）は、各車両の使用実態に応じた点検・整備の実施計画を定め、その計画に基づいて適切に実施することが求められます。点検・整備の完了後は、定期点検記録簿等により整備内容を確認し、実施結果を把握することが大切です。また、点検・整備の結果をもとに、点検・整備体制や取組内容について見直しを行う仕組みを設けることが望まれます。

4-2【車両の状態に基づく適切な点検・整備】

□ 点検・整備を整備事業者に依頼する時は、車両の状態を日常から把握し、環境に対して影響のある現象について伝えている。〔レベル 1〕 認証項目

□ 目視により黒煙が増加してきたと判断された時には、点検・整備を実施している。〔レベル 1〕 認証項目

□ エアコンの効き具合等により、エアコンガスが減っている（漏れている）と判断された時には、整備事業者に点検・整備を依頼している。〔レベル 1〕 認証項目

＜チェック項目の解説＞

点検・整備を的確に行うためには、日常から車両の状態を把握し、その状況に応じた点検・整備を依頼することが必要です。

点検・整備を依頼するにあたって、整備事業者に伝えるべき、「環境に影響のある現象」として、排気ガスの汚れの悪化、燃費の悪化、エアコンが効きにくくなる、車両の異常音発生などがあります。

ディーゼル車の排気ガスの汚れがひどくなる原因は、燃料の異常な燃焼にあり、黒煙の増加が問題となります。燃費悪化の原因は原動機や走行装置等が考えられ、燃料消費量や CO_2 排出量の増加が問題になります。

エアコンが効きにくくなる原因は、主にエアコンガスの漏れが考えられ、エアコンガスによる地球温暖化が問題となります。

排気音やエンジン音、走行音など車両の走行に伴う騒音も環境問題のひとつです。

取組としては、「環境に影響のある現象」とは具体的に車両の状態がどうなっていることか、環境にどんな影響を与えるかを明示し、そういった現象が発生した場合には迅速に確実に点検・整備を行うようドライバーに教育することが必要です。また、「環境に影響のある現象」が発生した場合に、その内容を適切に整備事業者へ伝え、確実に整備を実施するため「点検・整備依頼書」を活用した報告のルールを定め、実施することが求められます。

また、排気ガスの汚れが悪化していないか、エアコンが効きにくくなっていないかどうか点検基準を定めて、定期的にチェックすることが求められます。

4-3【法定点検に加えて、厳しい使われ方等も考慮した独自の基準による点検・整備の実施】

4-3-1（エアフィルタ関連）

□　エアフィルタの清掃・交換にあたっては、走行距離について独自の基準を設定し、実施している。〔レベル 2〕 認証項目

4-3-2（エンジンオイル関連）

エンジンオイルやエンジンオイルフィルタの交換にあたっては、走行距離、または使用期間について独自の基準を設定し、実施している。

□　エンジンオイルの交換にあたっては、走行距離、または使用期間について独自の基準を設定し、実施している。〔レベル 2〕 認証項目

□　エンジンオイルフィルタの交換にあたっては、走行距離、または使用期間について独自の基準を設定し、実施している。〔レベル 2〕 認証項目

4-3-3（燃料噴射系関連）

□　燃料噴射系のオーバーホールや交換にあたっては、走行距離、または使用期間について独自の基準を設定し、実施している。〔レベル 2〕

4-3-4（排出ガス減少装置関連）

□　（[後付か否かにかかわらず] 排出ガス減少装置を装着している場合のみ）
排出ガス減少装置（DPF、酸化触媒等）については、メーカーの指定した手順に従ってメンテナンスを実施している。〔レベル 1〕 認証項目

□　（[後付か否かにかかわらず] 排出ガス減少装置を装着している場合のみ）
排出ガス減少装置（DPF、酸化触媒等）が装着されている車両の黒煙測定は、走行距離または使用期間について独自の基準を設定し、実施している。〔レベル 2〕

4-3-5（その他）

下記の箇所に対しては、走行距離、または使用期間について独自の基準を設定し、実施している。

□　タイヤの空気圧の点検・調整は、独自の点検期間を設定し、空気圧の測定をもとに実施している。〔レベル 2〕 認証項目

□　トランスミッションオイルの漏れの点検は、独自の点検期間を設定し、実施している。〔レベル 2〕

□　トランスミッションオイルの交換は、走行距離について独自の基準を設定し、実施している。〔レベル 2〕

□　デファレンシャルオイルの漏れの点検は、独自の点検期間を設定し、実施している。〔レベル 2〕

□　デファレンシャルオイルの交換は、走行距離について独自の基準を設定し、実施している。〔レベル 2〕

＜チェック項目の解説＞

点検・整備に関する取組としては、法定点検の実施に加えて、自動車メーカーなどからの点検・整備に関する情報やシビアコンディションなどの車両の使用状況、日常点検の結果等を考慮して、会社として独自の点検・整備基準（走行距離、点検期間等についての基準）を設定し、自主的に点検・整備を実施することが望まれます。

ここでは、環境に配慮した点検・整備の項目として、エアフィルタの清掃及び交換、エンジンオイルの交換、エンジンオイルフィルタの交換、タイヤ空気圧の点検調整、排出ガス減少装置（DPF、酸化触媒、DPD、尿素SCR等の排ガス後処理装置）などの適切な点検・整備の実施が求められています。

エアフィルタは目詰りを起こすと不完全燃焼の原因となり、燃費の悪化、排出ガスの汚れなどにつながります。適切なエンジンオイルやエンジンオイルフィルタの交換により燃費、排出ガス悪化防止などがはかられます。また、タイヤについては、例えば 10 トン車の場合、適正空気圧から 100 kPa（1.0 kgf/cm^2）低下すると約 1.5 %燃費が悪くなる(※)といわれています。空気圧の点検は空気圧計を用いた点検、調整が必要です。

※出典：㈱ブリヂストン及び横浜ゴム㈱、タイヤ：10.00R20、適正空気圧：700 kPa

これらの環境に配慮した点検・整備について、車両の使用状況等を考慮して、独自の基準を設定し実施する必要があります。交換等を実施する基準は、自動車メーカー等が公表している車両の取扱説明書やメンテナンスノート等に記載された点検・整備の情報をもとに、車両の使用状況が標準的な使われ方なのか厳しい使われ方（シビアコンディション）なのかを考慮して設定することが必要です。

また、NOx や PM の排出を低減させる排出ガス減少（浄化）装置はメーカーが指定したメンテナンスが実施されていないと装置内のフィルタが目詰まりするなどにより、排出ガス悪化のおそれがあり、適切な実施が必要です。

これら以外の箇所（燃料噴射系やトランスミッション等）でも独自の基準を設定し、点検・整備を行うことが望まれます。また、設定した点検・整備基準は定期的な内容の見直しが重要です。

5. 廃車・廃棄物の排出抑制、適正処理およびリサイクルの推進

取組のポイント

事業活動に伴って発生する廃棄物は、二次的な公害の防止や循環型社会形成のためのリサイクル（再生利用）の推進という観点から、廃棄物の処理やリサイクルを適切に実施している業者に委託するなど適正に処理されなければならないと同時に、自社においても、発生を抑制（発生量削減）し、再使用できる資材を確実に回収・再利用し、再生可能な部材が捨てられたりすることがないように排出抑制するなどの管理をすることが重要です。

特に産業廃棄物に指定されているものは、不法投棄されることがないように最終処分まで廃棄物を出した企業が責任を負います。自動車の廃棄や自動車の整備に伴って生じる廃油、廃タイヤ、廃バッテリーの処理に際しても、不法投棄や、再生可能な部品が捨てられることがないようにする必要があります。

実際にこれら廃棄物の排出抑制、適正処理、リサイクルなどの推進に取り組むのは従業員の皆さんですから従業員に対する教育指導も欠かせません。

5-1【従業員に対する廃棄物に関する教育】

□ 廃棄物の発生抑制（発生量削減）、再使用（繰り返し利用）、リサイクル（再生利用＝再資源化）及び適正処理の推進について従業員に対して指導を行っている。〔レベル 1〕 認証項目

＜チェック項目の解説＞

廃棄物に関わる環境保全を進めていくためには、従業員一人ひとりの廃棄物問題に関する理解と取組への協力が必要です。そのためには廃棄物に関して、発生抑制、再使用、リサイクル、適正処理などに関する教育・情報伝達を日頃から継続して行なうことが必要です。

5-2【廃車・廃棄物の適正な管理】

廃車・廃棄物の処理に際して、適正処理やリサイクルを適切に実施している業者に委託している。

□ 廃車の処理に際して、適正処理やリサイクルを適切に実施している業者に委託している。〔レベル 1〕 認証項目

□ 廃油の処理に際して、適正処理やリサイクルを適切に実施している業者に委託している。〔レベル 1〕 認証項目

□ 廃タイヤの処理に際して、適正処理やリサイクルを適切に実施している業者に委託している。〔レベル 1〕 認証項目

□　廃バッテリーの処理に際して、適正処理やリサイクルを適切に実施している業者に委託している。〔レベル 1〕 認証項目

□　（架装した車両がある場合のみ）
環境にやさしい車体であることを表す“環境基準に適合した架装物”を導入している。
〔レベル 2〕

＜チェック項目の解説＞

ここでは、廃車と整備に伴って生じる廃油、廃タイヤ、廃バッテリーを対象にしており、これらの処理に際して、処理やリサイクルを不法投棄などに繋がらないよう法令や商習慣に従って適切に実施している業者に委託していることが必要となります。

廃車に際しては、自動車リサイクル法に従って、使用済み自動車を自治体に登録された引取業者（新車・中古車販売店、整備業者、解体業者等）に引き渡すことが必要です。これは、環境に影響の大きいフロン類、エアバッグ（火薬）及びシュレッダーダスト（プラスチック、ガラス、ゴムなどの破砕屑）が自動車製造業者などに引き取られ、適正に処理されるようにするためです。

ただし、架装物（上物：荷台などの車体メーカーが製造したもの）やトレーラー（被けん引車）については、廃棄物処理法の産業廃棄物に該当するので、廃棄物処理法に基づく許可を受けている産業廃棄物処理業者と処理委託契約を締結し、マニフェスト（産業廃棄物管理票）を発行するなど、適正な管理を行なう必要があります。

点検・整備に伴って生じる廃油、廃タイヤ、廃バッテリーなどについては、整備業者や販売業者などに交換や無償下取りを依頼している場合は問題ありませんが、自社で交換し使用済み品を排出事業者として廃棄する場合は、産業廃棄物に該当するので、架装物などと同様に、マニフェスト発行など適正な管理を行う必要があります。

なお、産業廃棄物の処理委託においては、廃棄物の不法投棄を防ぐため、排出事業者は処理委託の際にマニフェストを発行（注：収集運搬業者が発行するものではありません）すると共に、収集運搬から最終処分まで完了すると排出事業者に返送されてくるマニフェストの複写式確認票により排出した廃棄物が法的に適正に処理されたことを確認することが大事です。

また、自動車リサイクル法の適用範囲外である架装物（上物）については、リサイクルの促進を図るため（一社）日本自動車車体工業会では、「環境にやさしい車体」であることを表す“環境基準に適合した架装物”に適合ラベルを定めています。環境基準適合ラベルは循環型社会構築に向けて、使用済み架装物の解体作業の容易化を図り、再生資源の利用や適正な処理を促進する“環境にやさしい車体”であることを表したラベルです。このラベルが貼付された架装物の導入が望まれます。

●（参考）環境基準適合ラベル

（一社）日本自動車車体工業会では、商用車架装物に関する自主取組項目を次の４項目と定め、その内容を満たす商用車架装物には「適合ラベル」を貼付して、リサイクルの促進を図っています。

① 3R 判断基準を作成し、活用すること
② 架装物の解体マニュアルを作成・公開していること
③ 架装物に製造者名を表示すること
④ 使用される 100g 以上の樹脂材料名を架装物に表示すること

なお、平成 23 年 4 月から新環境基準適合ラベルが設定され、上記①～④の条件に加え、次のより環境にやさしい３つの条件を加えた新環境基準適合ラベル（通称ゴールドラベル）が設定されています。

新環境基準適合ラベルの追加条件

a. 車体製品部材のリサイクル可能率 95%以上であること
b. ISO14001、エコアクションなどの環境認証取得工場で生産されていること
c. 車体工業会における環境負荷物質自主取組基準を満たしていること

5-3【廃梱包材の排出抑制】

□ 廃梱包材の排出抑制（例：再利用可能な梱包材の利用など）について、目標を設定している。〔レベル 2〕

□ 廃梱包材の排出抑制についての取組状況を目標に照らして評価し、取組状況が改善するよう、取組の見直しを行う仕組みを整備している。〔レベル 3〕

＜チェック項目の解説＞

運送に伴う廃棄物である梱包材の量を削減するため、再利用可能な梱包材の使用やリサイクル等の取組が求められます。

廃梱包材の排出量を少なくしていくために、排出量を把握したうえで削減目標を定めて取り組むことが求められます。

また、取組状況が改善するよう取組の見直しをすることが大切です。

6. 管理部門（事務所）における環境保全の推進

取組のポイント

管理部門（事務所）における環境保全への主要な取組としては、グリーン購入や電気・紙等の節約、分別によるごみの発生抑制等があります。こうした取組は、事業者が明確な方針を示すことによって容易に取組が可能であり、既に、多くの企業が取り組んでいます。

6-1【管理部門（事務所）における環境保全】

事務所内での環境保全の取組について、従業員に周知している。

- □ エコマーク製品等を優先的に購入する。〔レベル 1〕 認証項目
- □ 不必要な照明の消灯を徹底する。〔レベル 1〕 認証項目
- □ 空調機器を適正温度に設定する。〔レベル 1〕 認証項目
- □ コピー用紙等の紙使用量の削減に努める。〔レベル 1〕 認証項目
- □ 分別回収ボックスを設置し、分別回収に努める。〔レベル 1〕 認証項目
- □ 使い捨て製品の購入を控える。〔レベル 1〕 認証項目

□ 事務所内でのエネルギー使用量、廃棄物排出量の削減について目標を設定している。〔レベル 2〕

□ 事務所内でのエネルギー使用量、廃棄物排出量の削減についての取組状況を目標に照らして評価し、取組状況が改善するよう、取組の見直しを行う仕組みを設けている。〔レベル 3〕

＜チェック項目の解説＞

事務所での環境保全として、次の項目について取り組むことを従業員に対し教育や指導を行い、周知していることが必要です。

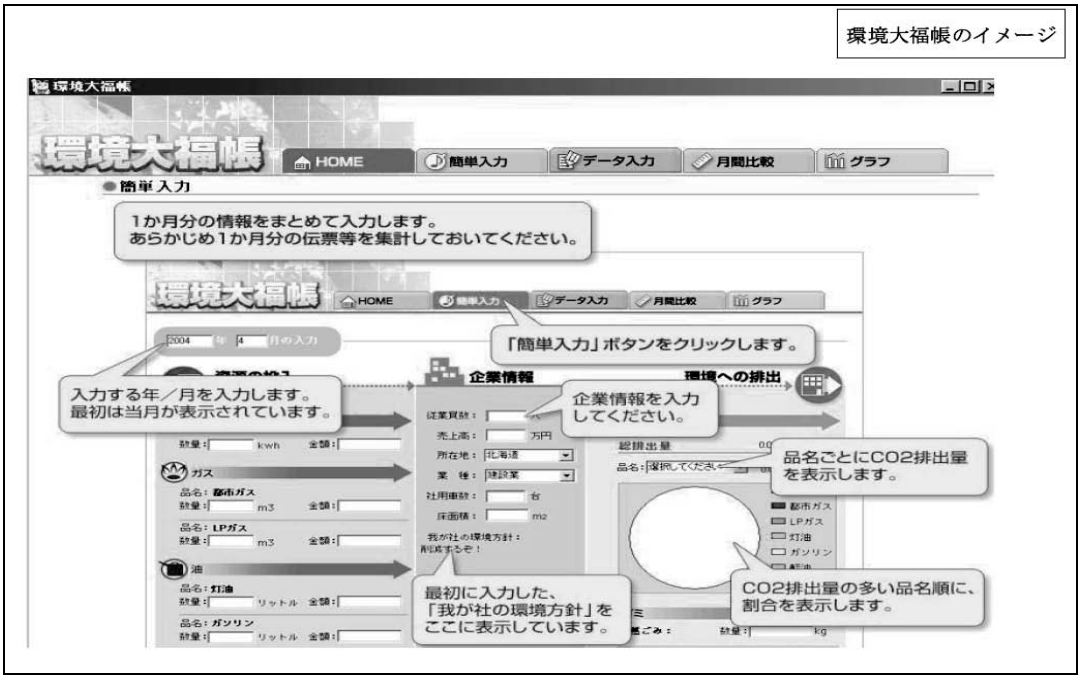
- ・エコマーク製品等を優先的に購入する
- ・不必要な照明の消灯を徹底する
- ・空調機器を適正温度に設定する
- ・コピー用紙等の紙使用量の削減に努める
- ・分別回収ボックスを設置し、分別回収に努める
- ・使い捨て製品の購入を控える

また、事務所での環境保全を進めるために、エネルギー使用量と廃棄物の排出量を把握し、削減の目標を設定して取り組むことが求められます。更に、取組結果を把握して、取組の見

直しを行うことも大切です。

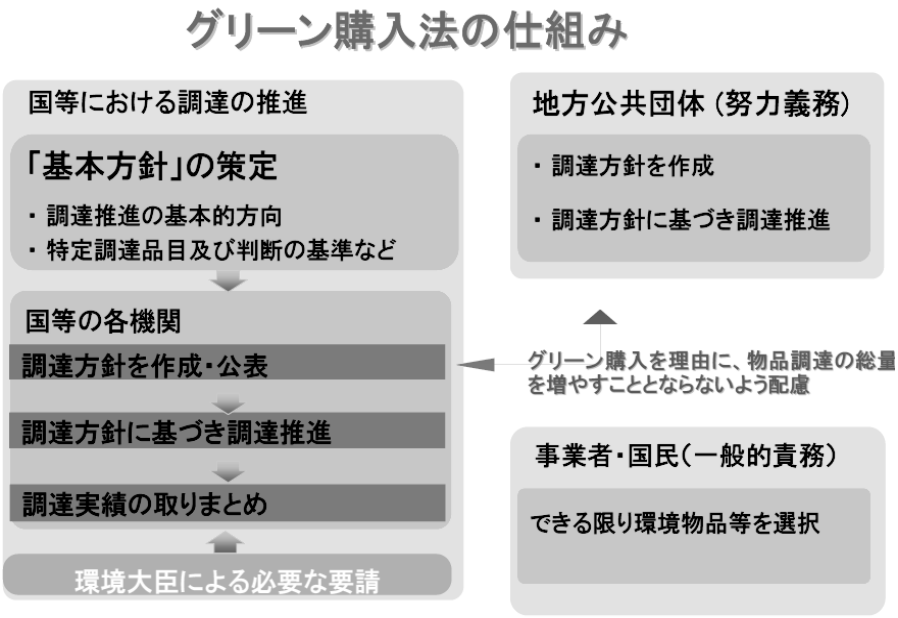
●＜参考＞環境大福帳

データを管理していくツールとして、環境省が無償で提供しているソフトで「環境大福帳」があります。パソコンを利用して容易に目標管理を行うことができます。



●＜参考＞グリーン購入法について

エコマーク製品等を優先的に購入することなどを定めた法律が平成 13 年 4 月に施行された「グリーン購入法」です。グリーン購入に取り組むことが国の機関等は義務であり、地方公共団体は努力義務、事業者・国民は一般的責務があると定められています。



任意に設定する項目例

取組のポイント

事業者の環境保全の取組は、企業の規模、事業所数、業態等により様々な取組が考えられます。これまでの６項目は、全ての事業所で積極的に取り組んでいただきたい項目として示しました。その他の取組については、当面事業所の皆さんが、企業の実態に応じて任意に項目を設定し、取組を進めていただきたいと考えています。

以下のチェックリスト項目は、任意に取り組む項目の例として示したものです。

A. 輸送効率化の推進

- □ IT を活用した配送・配車計画を策定し、積載率の向上を図っている。
- □ 荷主や輸送業者と協力し、共同輸配送に努めている。
- □ IT の活用や納入拠点基地の新設や物流拠点の共同利用等によって、効率的な運行ルートを利用している。
- □ 地域間物流に関して、輸送の効率化の観点から、車両の大型化、トレーラー化を進めている。

＜チェック項目の解説＞

積載率の向上や走行距離の削減等の輸送の効率化は、燃料の節約などに役立ち、環境経営を進めるうえで重要な取組ですが、実際に取り組む場合には荷主や他業種との協力が必要になるなど難しい問題があります。

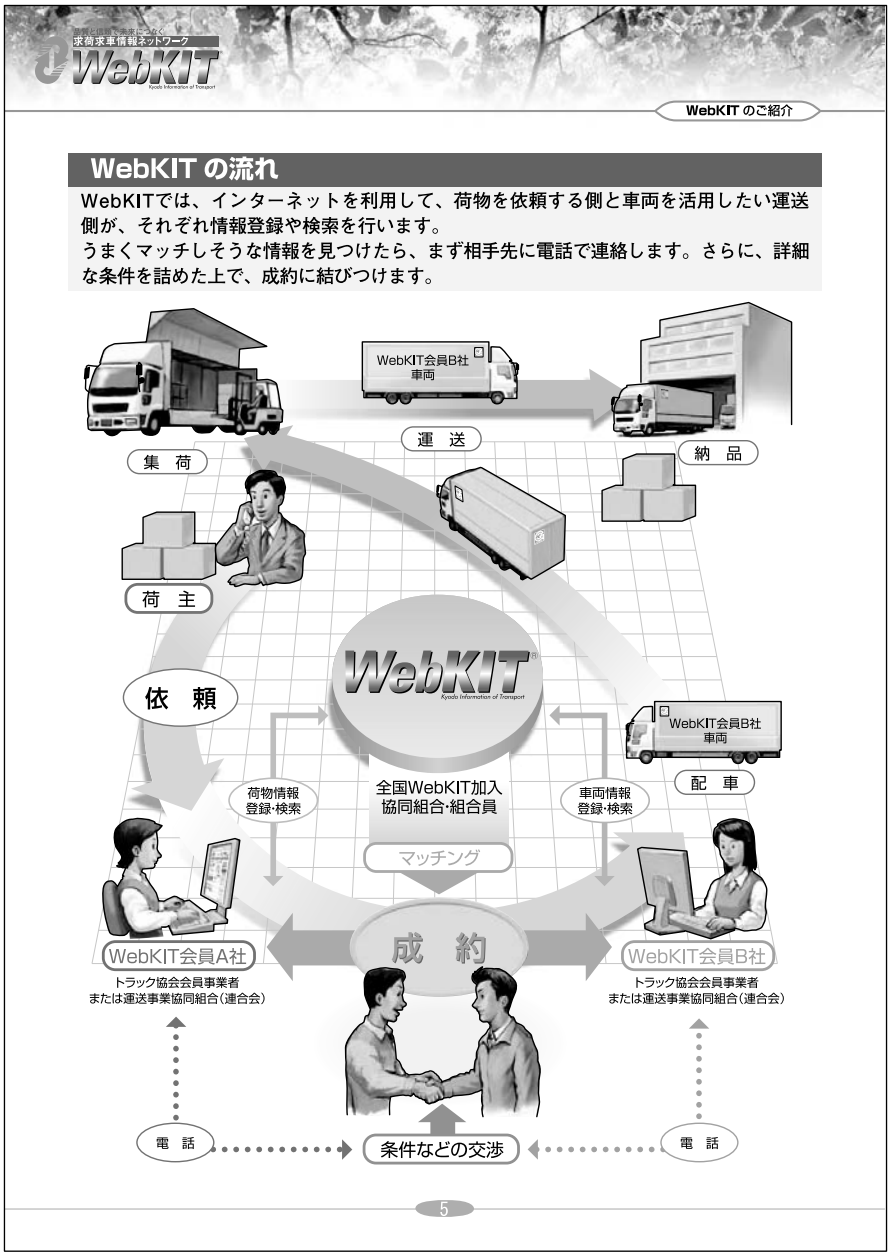
また、事業規模、業種・業態により、できる取組とできない取組があります。このため企業の実体に応じて取組を進めることを期待して任意の取組としました。

輸送効率向上のための取組にはさまざまな取組があります。具体的には以下のような取組が考えられます。

●積載率向上

段ボールケースのサイズ変更等により個別車両での積載量の向上を図ったり、求荷求車情報ネットワーク（WebKIT）＜（公社）全日本トラック協会、日本貨物運送協同組合連合会＞等を利用して配送計画や路線別の配車計画を策定し、車格組換え、運行ルート組換え、車両数の適正化、混載納入を行なったりすることによって、全体として積載率の向上を図ることが可能で走行距離の削減等の効果が期待できます。

求荷求車情報ネットワーク（WebKIT）パンフレットから



出典：日貨協連　http://www.wkit.jp/doc/pamphlet_201204.pdf

●共同輸配送

共同輸配送としては、顧客の協力による多頻度小口輸送の削減、他業者との複便共同輸送、同一方面混載共同輸送等が挙げられます。これにより、配送頻度の削減やそれによる走行距離の削減を図ることができます。また、複数メーカーの製品を配送センターへ一時集約することによって配送頻度の削減、走行距離の削減を図ることが可能になります。

●運行ルートの適正化

IT の活用、納入拠点基地の新設、物流拠点の利用等により運行ルートの適正化を進めることにより、配達時間、距離の削減など輸送効率の改善を図ることが可能になります。

B. 社会とのコミュニケーション

□ 消費者や地域住民からの苦情・相談を受ける窓口を設定している。

□ 受け付けた苦情や相談について社内で検討し、必要な項目については対応を行っている。

□ 事業活動における環境保全にかかわる情報をパンフレットや環境報告書などを用いて社会に公表している。

□ 環境保全を目的とした団体や地域活動に参加、協力している（例：事業所周辺のごみ拾いの実施など）。

＜チェック項目の解説＞

事業活動を進めるうえで、地域社会と良好な関係を保つことが重要です。そのためには、排出ガスや騒音などの苦情に対し素早く対応する体制を作ることが重要です。

また、事業者の環境保全活動の状況を情報として示したり、地域と協働してさまざまな取組を行なったりすることも必要です。こうした取組はトラック運輸事業者だけでなく全ての企業に要求される事項であり、何らかの形で既に取り組んでいる事項だと考えられます。このため、このマニュアルでは各事業者が様々な工夫を行い、独自の取組として進められることを期待して任意項目としています。

●社会への取組のアピール

社会とのコミュニケーションの第一歩は、地域住民等からの苦情に対し素早く対応することです。そのためには、対応する窓口を設置することが重要です。

また、環境に関する取組についての情報を、日頃から地域へ公表しておくことも地域社会と良好な関係を保つうえで必要です。地域への情報提供や地域活動への参加の具体的な事例としては、次のような活動があります。

・垂れ幕、横断幕、車ステッカーによる取組の周知
・市、警察、地域団体への取組結果の報告
・環境に関する催しへの参加
・事務所周辺の清掃

グリーン経営認証制度

第５章　グリーン経営認証制度について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・45
1. グリーン経営認証制度とは・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・45
2. グリーン経営認証制度の狙い・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・45
3. 認証取得申請に必要な取組期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・46
4. 申請から認証取得までの所要期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・46
第６章　審査申請関連・・・47
1. グリーン経営認証取得の手引き・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・47
2. 申請書・・・52
3. 認証料金・・・68
4. 定期審査実施要領・・・70
5. 更新審査実施要領・・・73
第７章　認証基準の解説及び取組事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・76
1. 環境保全のための仕組み・体制の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・77
2. エコドライブの実施・・・89
3. 低公害車の導入・・・102
4. 自動車の点検・整備・・107
5. 廃車・廃棄物の排出抑制、適正処理およびリサイクルの推進・・・135
6. 管理部門（事務所）における環境保全の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・143

第５章　グリーン経営認証制度について

１．グリーン経営認証制度とは

本認証制度は、当財団が認証機関となり、グリーン経営推進マニュアルに基づいて一定のレベル以上の取組を行っている事業者に対して、審査の上認証・登録を行うものです。

審査に合格するためには、下記の【一定のレベル以上の取組とは】に記載されている二つの項目を満たすことが必要です。

【一定のレベル以上の取組とは】

◆グリーン経営が求めている全６６のチェック項目のうち、認証基準となっている３６項目の取組ができていること。

◆取組内容が確認できる書類が整備されていること。

＊認証基準

認証取得のために取り組む必須のチェック項目が認証基準です。認証基準は、レベル１から３までのチェック項目のうちで、レベル１（基本的な取組）のほとんど及びレベル２（積極的な取組）の一部の項目からなっています。

なお、チェックリストの認証基準以外の項目には取り組んでいなくても認証は取得できます。

認証基準の取組は本マニュアル第７章の「取組事例」を利用すれば容易にできるものばかりです。

＊審査

認証取得するためには、認証基準についての取組が実際行なわれているかを確認する「審査」を受けることが必要です。審査は概ね４～５時間かかります。

２．グリーン経営認証制度の狙い

本認証制度は、マニュアルに基づく事業者の環境改善の努力を客観的に証明し公表することにより、取組意欲の向上を図り、あわせて認証事業者に対する社会あるいは利用者の理解と協力を得て、運輸業界における環境負荷の低減につなげていくものです。

３．認証取得申請に必要な取組期間

グリーン経営に取り組み始めてから認証取得申請できるまでの期間は、それまでの環境保全への取組内容によって幅がありますが、初めて取り組まれる場合ですと３～５ヶ月程度が見込まれます。

取組状況がよければ１ヶ月余で申請することも可能です。

４．申請から認証取得までの所要期間

全ての認証基準に関する取組ができたら、認証の申請をすることができます。

申請から認証取得までの標準的な目安は以下の通りです。

・申請書提出から現地審査まで	：約３週間
・認証合否の判定（審査の結果で不適合がない場合※）	：約１週間
・認証合否の通知と認証費用請求書の送付	：約１週間
・認証料金の振込	：約１週間
・登録証の発送（認証登録は原則として毎月 10 日、20 日、30 日）	：約１週間
合計	：約７週間

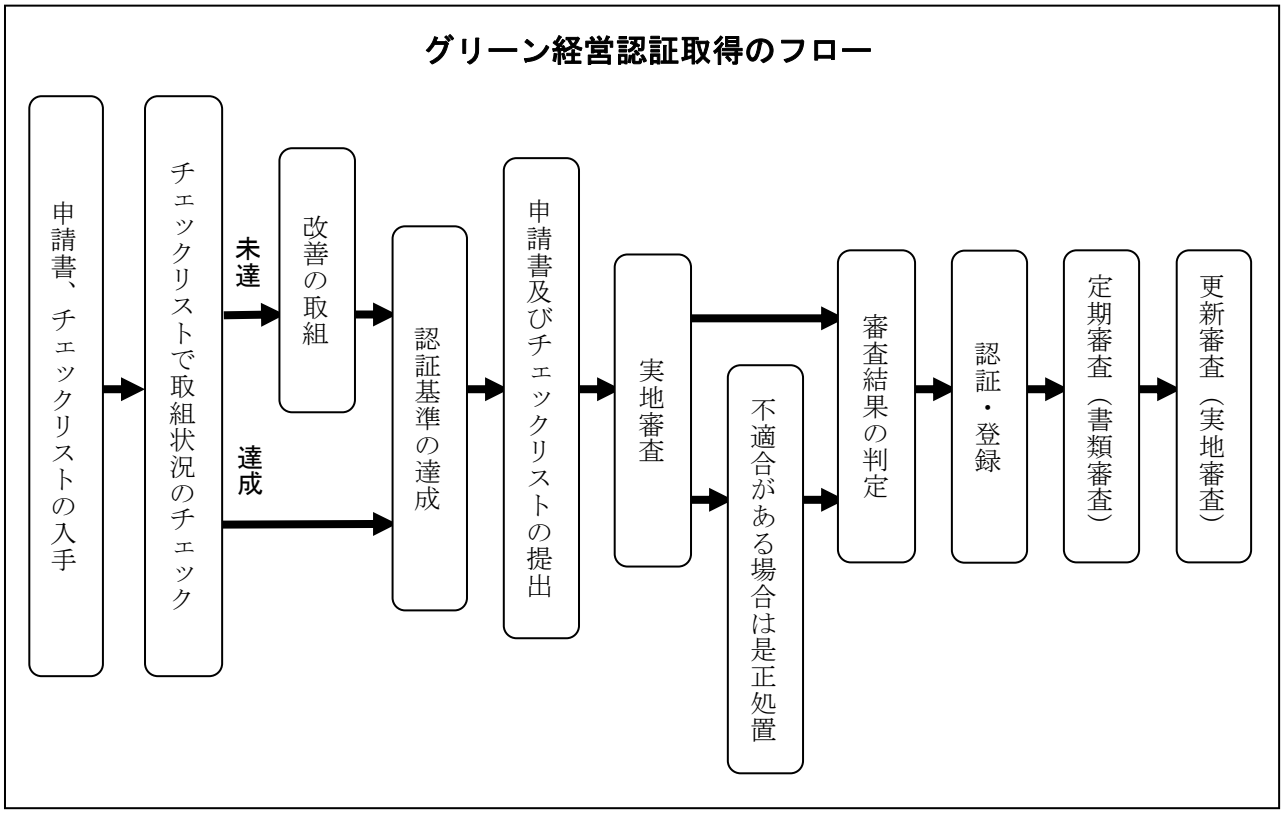
※不適合が有る場合は、是正期間（最大６０日）が更に必要になります。

第６章　審査申請関連

１．グリーン経営認証取得の手引き

この手引きは、認証取得に関連して、申請手続き、認証登録の単位、審査、登録、苦情処理など各種の事柄に関する規定です。

認証申請の際には、この手引きをお読みいただき、内容について、ご理解、ご了承の上、申請を行なってください。



1.　審査と登録の手順

1.1　申請書の入手

審査を希望する事業者の方は、「グリーン経営認証審査申請書」と「申請用チェックリスト記入用紙」（以下「チェックリスト」）をエコモ財団ホームページから入手（ダウンロード）してください。郵送による入手をご希望の場合には送付先を記入してファックスでエコモ財団へお申し込みください。

1.2　審査申請書及びチェックリストの提出

「グリーン経営認証審査申請書」に所定の事項を記入し、下段に承諾印を捺印して、「チェックリスト」と共に郵送にてエコモ財団に提出してください。

エコモ財団は、チェックリストの内容が認証基準を満足していることを確認のうえ、申請を受け付けます。

1.3　認証登録の単位と申請方法

認証登録は事業用車両（緑ナンバー車）を保有している事業所単位になります。複数事業所を同一のチェックリストでまとめて管理（申請するすべての事業所が取り組んでいる場合のみ Yes にチェックする。ただし、付属の表については事業所ごとに別々に作成しても可）している場合は、一括して申請することができます。

なお、事業用車両を保有していない本社の場合でも、グリーン経営の一部の取組を行っていれば、事業用車両を保有する事業所と一緒の申請であれば対象になります。

1.4　複数事業所の一括申請における審査方法

審査登録対象事業所の半数以上の事業所を現地審査します。初日の審査では当該事業所の審査及び現地審査対象外の事業所について書類の抜き取り審査を行います。したがって、現地審査対象外の事業所の環境保全管理責任者にも同席していただきます。

その他の現地審査は各事業所での実施状況を審査します。

1.5　審査日、担当審査員及び認証費用見積書の連絡

エコモ財団より、審査日と担当する審査員および認証費用の見積書が書面で知らされます。担当審査員の忌避は、正当な理由による申し出がある場合に限り認められます。エコモ財団は理由を正当と認めた場合、審査員の交代を行います。

また、現地事業所への交通手段や訪問時間、審査スケジュール等についての調整のため、別途担当審査員から連絡させていただきます。

1.6　登録審査（実地審査）

審査当日に審査員が事業所を訪問し、以下の手順で審査を行います。

1) 審査前会議で、審査の進め方の説明と時間割を打ち合わせします。
2) 実地審査を行います。
3) 不適合事項(認証基準を満たしていない事項)があった場合、責任者に内容を確認します。
4) 審査終了後に、審査員は「実地審査報告書」を作成します。
5) 審査後会議で、審査結果、不適合事項等について責任者に報告します。
6) 不適合事項については、「不適合報告書兼是正処置報告書」をお渡しします（1.7 参照)。
7) 「実地審査報告書」には責任者が署名してください。この報告書は審査員がエコモ財団に提出します。

1.7　是正処置報告書の提出

不適合事項があった場合は、是正処置の内容を「不適合報告書兼是正処置報告書」の右側に記入して、責任者が確認のうえ、担当審査員に提出してください。この際、必要に応じて是正処置を確認できる資料を添付してください。提出期限は、審査日から起算して 60 日以内です。

「不適合報告書兼是正処置報告書」の内容が、認証基準を満たさない(是正処置が不十分で

ある)場合は、その旨をご連絡します。

その場合、「不適合報告書兼是正処置報告書」を再提出していただきますが、再提出の場合であっても、提出期限は審査日から起算して 60 日以内とします。

1.8　審査結果の判定

エコモ財団は、審査員が作成した「実地審査報告書」に基づき審査結果の判定を行います。認証基準をすべて満たしているとエコモ財団が判断した場合に、登録可と判定されます。

不適合事項があった場合は、1.7 の「不適合報告書兼是正処置報告書」を担当審査員の確認を得て、処置が適切とエコモ財団が判断した後、登録可と判定されます。

前項で再提出された「不適合報告書兼是正処置報告書」で、是正処置が不十分と判断された場合は、登録はできません。

1.9　判定結果及び認証費用請求書の連絡

エコモ財団の判定結果及び認証費用の請求書を送付いたします。判定結果が合格の場合は、審査料金と登録料金をご請求いたします。不合格の場合には、審査料金のみご請求いたします。なお事業者の事情により審査が開始後 2 時間以内で中断された場合には審査料 5 万円を、2 時間を過ぎて中断された場合には 8 万 5 千円を、規定の交通費及び宿泊料と共に、ご請求いたします。

認証登録は、認証登録証発行日の前々日までにお振り込みいただいたものを登録させていただいております。なお、認証登録証発行日は原則として 10 日、20 日、30 日（発効日が土曜日・日曜日、休日の場合にはその前の日）となっております。ただし、年末年始、ゴールデンウィーク、盆休み等の期間には、発行日が変更になる場合があります。

1.10 登録証の発行

登録が決定された事業者には「グリーン経営認証登録証」を発行します。

1.11 登録証の交付

登録証は登録対象事業所ごとに交付します。

登録証には、次のものを添付します。

1) グリーン経営ロゴマークのサンプル
2) 登録証、ロゴマーク取扱い要領

1.12 登録の公表

登録が決定された事業者は「グリーン経営認証登録された環境にやさしい運送事業者一覧」に掲載し、エコモ財団のホームページ上で公表されます。公表の内容は、次の通りです。

1) 事業者名、所在地
2) 登録番号、登録年月日、有効期限

2.　登録の維持

2.1　登録の有効期間

登録の有効期間は最初の登録日から 2 年間とし、2 年ごとに更新審査が行われます。

2.2　登録維持の条件

登録を維持するための条件は、次の通りです。

1) 年１回、定期審査を受けること（2.3 参照）。
2) 登録証及びロゴマークの使用条件を遵守すること。
3) グリーン経営認証制度の変更に対し、更新審査で対応すること。
4) 「不適合報告書兼是正処置報告書」を提出した場合、是正処置を確実に実行すること。

2.3　定期審査

登録された事業者は、新規登録日または更新登録日から 1 年目に次の定期審査（「チェックリスト」等の提出による書類審査）を受けていただきます。

1) エコモ財団から、登録後１年満了日の３ヶ月前までに次の書類を送付し通知します。
   ①定期審査のお知らせ
   ②グリーン経営認証における定期審査実施要領
   ③定期審査申請書
   ④定期審査用チェックリスト記入用紙
2) 「定期審査申請書」と「定期審査用チェックリスト記入用紙」を記載のうえ、原則として、登録後１年満了日の１ヶ月前までに郵送にてエコモ財団に提出してください（当日消印有効）。期限までに提出がなかった場合は、エコモ財団より登録継続の意思について、確認の連絡をします。登録継続を希望し、かつ正当な理由がある場合は、登録後 1 年満了日まで提出の延期を認めますが、登録後１年満了日までに提出がなかった場合は、登録を取消します。
3) 提出された書類をエコモ財団が審査し、認証基準が満たされていれば、登録の継続と判定します。
4) 認証基準が満たされていない場合は次の通りとなります。
   ①認証基準が満たされていない場合は、エコモ財団より「不適合報告書兼是正処置報告書」を送付し、登録後１年満了日から最大 60 日間、登録継続の判定を保留します。
   ②エコモ財団より送付された「不適合報告書兼是正処置報告書」の内容に対して、早急に改善していただきます。
   ③是正処置の内容を「不適合報告書兼是正処置報告書」に記入してエコモ財団に提出して下さい。この際、必要に応じて是正処置を確認できる資料を添付してください。
   ④保留期間内に「不適合報告書兼是正処置報告書」の提出があった場合は、エコモ財団がその内容を確認し、処置を適切と判断できれば登録の継続と判定されます。
   「不適合報告書兼是正処置報告書」の内容が認証基準を満たさない（是正処置が不十分である）場合は、その旨をご連絡します。その場合、「不適合報告書兼是正処置報告書」を再提出いただきますが、再提出の場合であっても、提出期限は登録後１年満了日から起算して 60 日以内とします。
   ⑤ ④で是正処置が不十分と判断された場合は、登録を取消します。

2.4　定期審査結果の通知

エコモ財団は、登録継続と判定された事業者に、その旨を書面でお知らせします。
また登録の取消しと判定された場合には、理由を付して書面でお知らせします。

2.5　更新審査

2年毎に行う更新審査は、次の手順で行われます。

1) エコモ財団から、更新審査の 4 ヶ月前までに、登録更新の意思の確認と、更新手続きをお知らせします。

2) 更新審査の手順は、1項の審査登録の手順に準じて行います。

3.　登録の一時停止および取消し

3.1　登録の一時停止

エコモ財団は、次のいずれかに該当する理由があるときは、登録された事業者に対し一定期間、認証の効力を停止します。

1) 審査を受けたときの「チェックリスト」に記載されている事項に著しく違反している場合。

2) エコモ財団から是正処置の要求があり、その対策の取られる期間。

3.2　登録の取消し

エコモ財団は、次のいずれかに該当する理由があるときは、認証を取消すことができます。

1) 前項2)項の是正処置が3ヶ月以上取られなかった場合。

2) 前項2)項の是正処置がとられたにもかかわらず同じ行為がなされた場合。

3) 審査訪問が拒まれ、妨げられまたは正当な理由なく忌避された場合。

4) 定期審査で、エコモ財団が登録の取消しと判定した場合。

5) 更新審査で、エコモ財団が不登録と判定した場合。

6) 支払不履行の場合。

7) 事業者から「登録取りやめ・事業所廃止届」により申し出があった場合。

3.3　登録の一時停止および取消しの処置

エコモ財団は、3.1 登録の一時停止、3.2 登録の取消しをした場合、事業者から登録証を回収し、「グリーン経営認証登録された環境にやさしい運送事業者一覧」から抹消します。

なお、有効期間内の取消しの場合であっても、登録時にいただいた登録料金等の返還はいたしません。

4.　苦情および異議申し立て

4.1　苦情

事業者は、登録、登録の一時停止、あるいは登録の取消し等に関して苦情がある場合、エコモ財団に申し立てができます。エコモ財団は、苦情の内容を調査し、その措置を苦情申立て者に対し、書面で通知します。

4.2　異議申し立て

事業者は、苦情の回答を不服とする場合、回答書の通知から 30 日以内に、エコモ財団に対し、書面で異議申し立てをすることができます。エコモ財団は、異議申し立ての内容を調査し、「異議申し立て処理委員会」で検討し、その措置を書面で通知します。この通知をもって最終の措置とします。

２．申請書

認証取得を希望される場合には、以下の所定の申請書類をエコモ財団へ提出してください。
次ページ以降に申請書類の記入例があります。記入時にはこれを参考にしてください。

■　申請書類

（１）「グリーン経営認証審査申請書」
（「審査登録対象事業所一覧表」を含む）
（２）「チェックリスト記入用紙」
（「表１～９」を含む）

■　申請書類の入手方法

エコモ財団のグリーン経営ホームページから上記の書類を入手（ダウンロード）してください。
http://www.green-m.jp/

郵送による入手をご希望の場合には送付先を記入してファックスでエコモ財団（下記送付先）へお申し込みください。

（注）書類には手書き用（ＰＤＦ）のものとパソコンで作成用（エクセル）のものがあります。どちらでもご自由にお使いください。

■　申請書類の送付先（郵送で）

〒102-0076
東京都千代田区五番町１０番地　五番町ＫＵビル３Ｆ
（公財）交通エコロジー・モビリティ財団
交通環境対策部　グリーン経営認証審査グループ
（電話：03-3221-7636、　ファックス：03-3221-6674）

申請書類の記入例
（記入上の注意事項）

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団
〒102-0076　東京都千代田区五番町10番地　五番町KUビル3階
電話：03-3221-7636　　ﾌｧｯｸｽ：03-3221-6674
グリーン経営認証審査グループリーダー　殿

2012年4月

記入例

「グリーン経営認証」審査申請書

申込日	平成24　年　4　月　6　日		
事業の種類 (該当する事業の種類に○印)	・トラック運送事業　・バス事業　・ハイヤー・タクシー事業		
会社名(ﾌﾘｶﾞﾅ)	エコモウンユ　カブシキガイシャ		
会社名	エコモ運輸株式会社		
代表者氏名(ﾌﾘｶﾞﾅ)	エコモ　イチロウ		
代表者氏名	エコモ　一郎		
資本金	10,000　万円	全社員数	160　名
申請者氏名(ﾌﾘｶﾞﾅ)	エコモ　タロウ		
申請者氏名	エコモ　太郎		
担当部署/役職	運輸部　運輸課長		
連絡先住所	〒 102-0076 東京都千代田区五番町１０番地　五番町ＫＵビル３階		
電話/ﾌｧｯｸｽ	TEL：03-3221-7636	FAX：03-3221-6674	
Ｅﾒｰﾙｱﾄﾞﾚｽ	taro-ecomo@ecomo.or.jp		
ﾎｰﾑﾍﾟｰｼﾞURL	http://www.ecomo.or.jp/		

※ Ｅメールアドレスはパソコンをご利用の方のみで、携帯電話の場合は記入不要です。

審査登録対象事業所

対象事業所数※	5　ヶ所	対象事業所の従業員数	計　120　名
ﾁｪｯｸﾘｽﾄ作成者名	エコモ　次郎		
担当部署/役職	運輸部　運輸課		
電話/ﾌｧｯｸｽ	TEL：03-3221-7636	FAX：03-3221-6674	

※複数事業所を一括申請するためには、**同一のチェックリスト**で管理されている必要があります。
「審査登録対象事業所一覧表」にすべての事業所の名称、住所及び審査訪問先、審査希望時期等を記載してください。

■個人情報収集にあたっての告知事項
1．ご提供いただいた個人情報は、当財団の個人情報保護方針（http://www.ecomo.or.jp/support/privacy.html）に基づき、管理いたします。
2．個人情報は、グリーン経営認証に関する事務手続きおよび認証取得後の情報提供にのみ使用します。
3．発送業務を個人情報保護体制について一定の水準を満たす外部業者に委託することがあります。
4．個人情報の取扱いに関する問い合わせ窓口
公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 総務部
電話：03－3221－6672　FAX：03－3221－6674　E-mail：ecomo_kojin@ecomo.or.jp

弊社は、グリーン経営審査登録の申請にあたり、「グリーン経営認証取得の手引き」に記載された事項を遵守することを承諾いたします。

平成24　年　4　月　5　日
組織名　エコモ運輸　株式会社
代表者名　エコモ　一郎　㊞

申請書は原紙を郵送してください。
ファックスによる提出は受け付けておりません。送付先は左記の住所です。

申請書の提出日をご記入ください。

御社の会社名をご記入ください。支店や事業所単位で申請される場合でも支店名でなく会社名をご記入ください。

会社の代表者名（社長名）をご記入ください。支店等で申請される場合でも社長名をご記入ください。

支店等の単位で申請される場合でも、支店等の社員数ではなく全社員数をご記入ください。

当財団と審査登録における諸連絡をさせていただくご担当の方の氏名、担当部署／役職、連絡先、パソコンのメールアドレスをご記入ください。（責任者の方のお名前でなくても結構です）

ご記入いただいた場合は、当財団および国交省のホームページの「登録事業所一覧」よりリンクさせていただきます。

審査、登録を希望される事業所の数をご記入ください。１ヶ所の場合でも必ずご記入ください。

審査登録を希望される事業所の従業員数をご記入ください。

チェックされた方の氏名、担当部署／役職、連絡先をご記入ください。

会社の代表者が「グリーン経営認証取得の手引き」の内容を了解して、審査登録の申請書を提出することを最終的に決定・承認した日付をご記入ください。

会社名をご記入ください。支店や事業所単位でご申請いただく場合は、支店名や事業所名でも結構です。

支店や事業所単位でご申請いただく場合は、支店長名や事業所長名でも結構です。

印は、社印でも代表者の個人印でも結構です。

記入例

◆ 複数事業所で実地審査を受ける場合には一番最初に実地審査を受ける事業所に◎印をつけて下さい。

◆ 書類審査の事業所の環境保全管理責任者は◎の事業所の審査に同席して書類の抜取り審査を受けて頂きます。

◆ 申込日（発送まで数日要する場合は発送日を基準に考えて下さい）から3週間後以降の平日で希望日を記入してください。
（土日祝祭日は審査を受け付けていません。）

◆「△月上旬」や「いつでも可」等のように記入していただいても結構です。

営業所別に保有台数を記入してください。
申込日現在の台数を記入してください。

事業所名称／住所は、そのまま認証登録証に明記される名称／住所となりますので、正確に記入してください。

審査登録対象事業所一覧表

（別紙）

	事業所名称（例：○○会社△△支店□□営業所）	住　所	審査訪問先	審査希望時期（年月日）			保有自動車数	
				第一希望	第二希望	第三希望	事業用	自家用
1	エコモ運輸 株式会社 本社営業所	〒102-0076　東京都千代田区五番町１０番地五番町ＫＵビル３階	◎	H24.5.14	H24.5.15	H24.5.16	34 台	3 台
2	エコモ運輸 株式会社 東京支店　池袋営業所	〒170-0014　東京都豊島区池袋○丁目○番地○号					14 台	1 台
3	エコモ運輸 株式会社 東京支店　渋谷営業所	〒150-0002　東京都渋谷区渋谷○丁目○番地○号　渋谷第一ビル					10 台	1 台
4	エコモ運輸 株式会社 埼玉支店　和光営業所	〒351-0114　埼玉県和光市本町○丁目○番地○号	○	H24.5.16	H24.5.17	H24.5.18	11 台	0 台
5	エコモ運輸 株式会社 埼玉支店　戸田営業所	〒335-0024　埼玉県戸田市戸田公園○丁目○番地○号	○	H24.5.16	H24.5.17	H24.5.18	27 台	1 台
6							台	台
7		和光（営）と戸田（営）は３０分以内での移動が可能な為、同日審査を希望。					台	台
8							台	台
9							台	台
10							台	台
						合計	96 台	6 台

貨物自動車運送事業認可を受けたひとつの営業所内に、部門の異なる複数の課所（店所）がある場合は、複数の課所を1営業所とみなすこともできます。
その場合は、○○・××営業所と記入してください。

移動時間が30分以内の場合は、1日で2箇所の審査が可能です。（バス事業除く）
同一審査日を希望の場合は、このように記入してください。

実地審査を希望する事業所に○印を記入してください。
複数事業所の場合、半数以上の事業所を実地審査致します。

■審査登録対象事業所の半数の事業所を現地審査しますので、審査訪問先欄にご希望の半数の事業所に○印を付けてください。
（審査登録対象事業所数が奇数の場合は切り上げます。例：５事業所→３事業所）
○印を付けた事業所の中から、最初に審査する事業所に◎印を付けてください。初日の審査では当該事業所の審査及び現地審査対象外の事業所についての書類の抜き取り審査を行いますので、現地審査対象外の事業所の環境保全管理責任者にも同席していただきます。
その他の現地審査は各事業所での実施状況を審査します。

■移動時間が３０分以内の場合は、１日で2ヶ所の審査が可能です（バス事業を除く）。同一審査日を希望する場合は、余白に移動時間を明記してください。

■2年後の更新審査時には、今回現地審査を実施していない事業所は、必ず現地審査の対象となります。

記入例

グリーン経営認証
新規審査申請用
（初めての審査）

チェックリスト記入用紙

（トラック事業用）

申請書、チェックリスト、表は、ステープラー（ホチキス）でとめないで下さい。

記　入　の　注　意　（必ずお読みください）

✤ 『トラック運送事業におけるグリーン経営推進マニュアル』にあるチェックリストに基づいて、貴社（事業所）のグリーン経営に関する取組み内容をチェックしてください。

✤ 取り組んでいる項目には・・・・・Yes欄の□に✓を記入。
取り組んでいない項目には・・・No欄の□に✓を記入。
（全ての項目についてYes、Noのいずれかを記入します）

✤ チェック項目の先頭部が**網掛けの項目（認証基準）は、すべてYesになっている必要があります。**

✤ Yesの項目の内、末尾に「*※表～*」と記載のある場合は、**必ず、該当する表へ記入し、提出します。**

✤ **複数事業所を一括して申請する場合**

①**チェックリスト**　（ P.1～3）・・・・・**全事業所をとりまとめて1部**作成します。
（各項目共に、全事業所が取組んでいる場合のみ、Yes欄に✓を記入できます）

② **表1～9**　（P.4～12）・・・ ＊ 全事業所をとりまとめて1部作成 ／ ＊ 各事業所　別々に作成　どちらでも可。

この場合は

（各表の右上余白部分に、事業所名を明記します……略称で可）

◎ **申請書、チェックリスト、表は、ステープラー（ホチキス）でとめないでください。**

第6章 審査申請関連

【トラック事業】チェックリスト記入表

記入例

チェック項目の内容が取組にあてはまる場合はYes欄に✓を、あてはまらない場合はNo欄に✓を記
該当しない項目には□□に抹消線（＝）を記入してください。

★認証基準(レベル欄が網掛けになっているチェック項目)がすべてYesになっていないと審査申請はできません。

すべてのチェック項目にYesかNoかチェックして下さい。
認証基準にだけチェックするのは不可。

１．環境保全のための仕組み・体制の整備

Yes No レベル 1-1【環境方針】

☑ ☐ 〔1〕会社、事業所等の環境保全への取組みを示す環境方針を策定しており、環境方針には法規制の遵守など基本的な取組みが示されている［レベル１］

☑ ☐ 〔2〕環境方針には法規制遵守に加えて自主的・積極的な取組みを定めている［レベル２］

☐ ☑ 〔3〕環境方針は、環境保全への取組み状況をもと

Yes No レベル 1-2【環境行動計画の作成・見直し】

☑ ☐ 〔1〕現状の環境保全活動への取組み状況に関する評価結果や、検討した取組み改善策を踏まえ、今後の目標や目標達成へ向けた具体的な取組み内容などを盛り込んだ行動計画を作成（見直し）している〔レベル１〕

Yes No レベル 1-3【推進体制】

☑ ☐ 〔1〕環境保全に関する管理責任者および必要に応じて環境保全を推進するための組織を定めている ［レベル１］

☑ ☐ 〔2〕管理責任者や組織を従業員に周知し、役割、責任、権限を明確にしている［レベル２］

☐ ☑ 〔3〕取組みの結果を見ながら、組織や役割、責任、権限の見直しを行っている［レベル３］

Yes No レベル 1-4【従業員に対する環境教育】

☑ ☐ 〔1〕環境にかかわる法規制や行政指導の内容等を従業員に伝達している［レベル１］

☑ ☐ 〔2〕環境意識の向上を図るため、環境方針の徹底や環境に関する一般的な情報の伝達等を定期的に行っている［レベル２］

２．エコドライブの実施

Yes No レベル 2-1【燃費に関する定量的な目標の設定等】

☑ ☐ 〔1〕走行距離および燃料の使用状況について、会社として把握している［レベル１］*※表１*

☑ ☐ 〔2〕エコドライブについて、会社として燃費に関して定量的な目標を設定している［レベル２］*※表２*

☐ ☑ 〔2〕燃費に関する定量的な目標を達成するため、エコドライブを効果的に進めるための計画を策定している［レベル２］

☐ ☑ 〔3〕会社として、エコドライブの取組み状況や取組み結果（燃費）に基づいて、取組み状況が改善するよう、取組みの見直しを行う仕組みを設けている［レベル３］

Yes No レベル 2-2【エコドライブのための実施体制】

☑ ☐ 〔1〕エコドライブを推進するための責任者を定めている［レベル１］

☑ ☐ 〔1〕ドライバーに対して、エコドライブに関する基礎的な知識について、５項目以上の教育・指導を行っている［レベル１］*※表３*

☐ ☑ 〔2〕エコドライブ講習会や社内の実技講習会に、５割以上のドライバーが参加している［レベル２］

☐ ☑ 〔3〕ドライバー別に、燃費管理の結果をもとに、燃費が向上するよう指導を行っている［レベル３］

☐ ☑ 〔3〕ドライバー別に、燃費管理の結果をもとに、燃費の優れたドライバーへの表彰等を行っている［レベル３］

Yes No レベル 2-3【アイドリングストップの励行】

☑ ☐ 〔1〕アイドリングストップの励行を重点的に取組むよう周知している［レベル１］

☑ ☐ 〔2〕アイドリングストップに関する具体的な実施項目を定めている［レベル２］

☐ ☑ 〔3〕アイドリングストップに関する取組み結果のデータを整理し、取組み状況が改善するよう、取組みの見直しを行う仕組みを設けている［レベル３］

装置を導入済みでも導入計画がなければYesとはなりません。

Yes No レベル 2-4【推進手段等の整備】

☑ ☐ 〔1〕エコドライブを実施するための手引き（省エネ運転マニュアル等）をドライバーに配布している［レベル１］

☐ ☑ 〔2〕エコドライブを推進するための装置を導入するための計画を作り、計画に沿って実施している［レベル２］*※表４*

☐ ☑ 〔3〕エコドライブを推進するための装置を導入した結果を確認し、エコドライブの実施に役立てている［レベル３］

第６章

審査申請関連

記入例

３．低公害車の導入

Yes No レベル 3-1【低公害車：導入目標の設定と取組み】

☑ ☐ 〔1〕低公害車を導入している［レベル１］*※表５*

☐ ☑ 〔2〕低公害車の導入について計画を策定し、目標

☐ ☑ 〔3〕導入計画に基づいて、低公害車の導入目標を

NOx･PM法対策地域に営業所がない事業者の方はチェックしないで、☐ ☐に抹消線 ═══ を記入してください。

Yes No レベル 3-2【最新規制適合ディーゼル車：導入目標の設定と取組み】

☑ ☐ 〔1〕保有しているディーゼル車が何年規制に適合しているかについて把握している［レベル１］*※表７*

☐ ☐ 〔1〕*（営業所がNO_X・PM法対策地域内にある場合のみ）* NO_X・PM法に基づく、今年度の規制対象となる車両の台数について把握している［レベル１］*※表７*

☑ ☐ 〔2〕最新規制適合ディーゼル車の導入について計画を策定し、目標達成に向けて導入に取組んでいる［レベル２］*※表７*

☐ ☑ 〔3〕導入計画に基づいて、最新規制適合ディーゼル車の導入目標を達成している［レベル３］*※表８*

Yes No レベル 3-3【地域で定める低公害車等に関する制度への取組み】

☑ ☐ 〔2〕*（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、兵庫県および大阪府ディーゼル車等の運行規制に関する条例の定める地域を運行する車両がある場合のみ）* 今年度、条例に定める運行規制の対象となる車両の台数を把握している［レベル２］*※表９*

東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、兵庫県および大阪府の条例で定められた地域を運行する車両がない事業者の方はチェックしないで、抹消線を記入してください。

４．自動車の点検・整備

Yes No レベル 4-1【点検・整備のための実施体制】

☑ ☐ 〔1〕点検・整備の責任者を点検・整備に関する権限を明確に示した上で、任命している［レベル１］

☑ ☐ 〔2〕点検・整備について、ドライバーを対象に教育を行い、情報の提供を行っている［レベル２］

☐ ☑ 〔2〕点検・整備は、明示された実施計画をもとに行い、その結果を把握し、記録として残している［レベル２］

☐ ☑ 〔3〕点検・整備の結果をもとに、点検・整備体制や取組内容について見直しを行う仕組みを設けている［レベル３］

Yes No レベル 4-2【車両の状態に基づく適切な点検・整備】

☑ ☐ 〔1〕点検・整備を整備事業者に依頼する時は、車両の状態を日常から把握し、環境に対して影響のある現象について伝えている［レベル１］

☑ ☐ 〔1〕目視により黒煙が増加してきたと判断された時には、点検・整備を実施している。［レベル１］

☑ ☐ 〔1〕エアコンの効き具合等により、エアコンガスが減っている（漏れている）と判断された時には、整備事業者に点検・整備を依頼している［レベル１］

4-3【法定点検に加えて、厳しい使われ方等も考慮した独自の基準による点検・整備の実施】

Yes No レベル 4-3-1（エアフィルタ関連）

☑ ☐ 〔2〕エアフィルタの清掃・交換にあたっては、走行距離について独自の基準を設定し、実施している［レベル２］

Yes No レベル 4-3-2（エンジンオイル関連）

〔2〕エンジンオイルやエンジンオイルフィルタの交換にあたっては、走行距離、または使用期間について独自の基準を設定し、実施している［レベル２］

☑ ☐ ・エンジンオイルの交換にあたっては、走行距離、または使用期間について独自の基準を設定し、実施している

☑ ☐ ・エンジンオイルフィルタの交換にあたっては、走行距離、または使用期間について独自の基準を設定し、実施している

Yes No レベル 4-3-3（燃料噴射系関連）

☐ ☑ 〔2〕燃料噴射系のオーバーホールや交換にあた し、実施している［レベル２］

排出ガス減少装置（DPF、酸化触媒等）は後付けだけではなく、新車販売時から装着しているものもあります。
その場合は、車両の取扱説明書でメンテナンス方法の有無や内容を確認します。

Yes No レベル 4-3-4（排出ガス減少装置関連）

☑ ☐ 〔1〕*（［後付か否かにかかわらず］排出ガス減少装置を装着している場合のみ）* 排出ガス減少装置（DPF、酸化触媒等）については、メーカーの指定した手順に従ってメンテナンスを実施している［レベル１］

☐ ☑ 〔2〕*（［後付か否かにかかわらず］排出ガス減少装置を装着している場合のみ）* 排出ガス減少装置（DPF、酸化触媒等）が装着されている車両の黒煙測定は、走行距離または使用期間について独自の基準を設定し、実施している［レベル２］

記入例

Yes No レベル 4-3-5（その他）

〔2〕下記の箇所に対しては、走行距離、または使用期間について独自の基準を設定し、実施している［レベル２］

★認証基準（レベル欄が網掛けになっているチェック項目）がすべてYesになっていないと審査申請はできません。

☑ ☐ ・タイヤの空気圧の点検・調整は、独自の

☐ ☑ ・トランスミッションオイルの漏れの点検

☐ ☑ ・トランスミッションオイルの交換は、走行距離について独自の基準を設定し、実施している

☐ ☑ ・デファレンシャルオイルの漏れの点検は、独自の点検期間を設定し、実施している

☐ ☑ ・デファレンシャルオイルの交換は、走行距離について独自の基準を設定し、実施している

5. 廃車・廃棄物の排出抑制、適正処理及びリサイクルの推進

Yes No レベル 5-1【従業員に対する廃棄物に関する教育】

☑ ☐ 〔1〕廃棄物の発生抑制（発生量削減）、再使用（繰り返し利用）、リサイクル（再生利用＝再資源化）及び適正処理の推進について従業員に対して指導を行っている［レベル１］

5-2【廃車・廃棄物の適正な管理】

〔1〕廃車・廃棄物の処理に際して、適正処理やリサイクルを適切に実施している業者に委託している［レベル１］

☑ ☐ ・廃車の処理に際して、適正処理やリサイクルを適切に実施している業者に委託している

☑ ☐ ・廃油の処理に際して、適正処理やリサイクルを適切に実施している業者に委託している

☑ ☐ ・廃タイヤの処理に際して、適正処理やリサイクルを適切に実施している業者に委託している

☑ ☐ ・廃バッテリーの処理に際して、適正処理やリサイクルを適切に実施している業者に委託している

☑ ☐ 〔2〕*（架装した車両がある場合のみ）*
環境にやさしい車体であることを表す“環境基準に適合した架装物”を導入している［レベル２］

5-3【廃梱包材の排出抑制】

☐ ☑ 〔2〕廃梱包材の排出抑制（例：再利用可能な梱包材の利用など）について、目標を設定している［レベル２］

☐ ☑ 〔3〕廃梱包材の排出抑制についての取組状況を目標に照らして評価し、取組み状況が改善するよう、取組みの見直しを行う仕組みを整備している［レベル３］

6. 管理部門（事務所）における環境保全の推進

Yes No レベル 6-1【管理部門（事務所）における環境保全】

〔1〕事務所内での環境保全の取組みについて、従業員に周知している［レベル１］

☑ ☐ ・エコマーク製品等を優先的に購入する

☑ ☐ ・不必要な照明の消灯を徹底する

☑ ☐ ・空調機器を適正温度に設定する

☑ ☐ ・コピー用紙等の紙使用量の削減に努める

☑ ☐ ・分別回収ボックスを設置し、分別回収に努める

☑ ☐ ・使い捨て製品の購入を控える

☐ ☑ 〔2〕事務所内でのエネルギー使用量、廃棄物排出量の削減について、目標を設定している［レベル２］

☐ ☑ 〔3〕事務所内でのエネルギー使用量、廃棄物排出量の削減についての取組み状況を目標に照らして評価し、取組み状況が改善するよう、取組みの見直しを行う仕組みを設けている［レベル３］

■ 表1

記入例

□ 走行距離及び燃料の使用状況について、会社として把握している[レベル1]＜認証項目＞

→ 表2の「現在の燃費目標」の基となる燃費実績と燃費実績把握期間を、次の表に記入してください。

燃費実績把握期間（ 23年 4月 ～ 24年 3月 ）

種別			保有台数	総走行距離	総燃料使用量	燃費実績	二酸化炭素排出係数※2	二酸化炭素排出量※3
事業用	ディーゼル自動車	小型・普通貨物自動車 ※1 最大積載量1t未満	台					
		最大積載量1t以上2t未満	台					
		最大積載量2t以上4t未満	10 台	420,211 km	78,292 ℓ	5.37 km/ℓ	2.58kg $-CO_2/ℓ$	201,993 kg$-CO_2$
		最大積載量4t以上6t未満	台					
		最大積載量6t以上8t未満	台					
		最大積載量8t以上10t未満	1 台	12,985 km	5,855 ℓ	2.22 km/ℓ	2.58kg $-CO_2/ℓ$	15,106 kg$-CO_2$
		最大積載量10t以上12t未満	台	km	ℓ	km/ℓ	2.58kg $-CO_2/ℓ$	kg$-CO_2$
		最大積載量12t以上17t未満	3 台	278,133 km	80,198 ℓ	3.47 km/ℓ	2.58kg $-CO_2/ℓ$	206,911 kg$-CO_2$
		最大積載量17t以上	台					
		特種用途自動車（ローリー、冷凍車など）	台					
		小　計（A）	14 台	711,329 km	164,345 ℓ	4.33 km/ℓ	2.58kg $-CO_2/ℓ$	424,010 kg$-CO_2$
	ディーゼル以外の自動車※4	天然ガス自動車（CNG自動車）	台	km	Nm^3	km $/Nm^3$	2.23kg$-CO_2/Nm^3$	kg$-CO_2$
		電気自動車	台	km	―	―	―	―
		ハイブリッド自動車（軽油）	台	km	ℓ	km/ℓ	2.58kg $-CO_2/ℓ$	kg$-CO_2$
		ガソリン自動車	1 台	2,225 km	180 ℓ	12.36 km/ℓ	2.32kg $-CO_2/ℓ$	418 kg$-CO_2$
		LPG自動車	台	km	ℓ	km/ℓ	1.67kg $-CO_2/ℓ$	kg$-CO_2$
		ディーゼル以外の自動車計（B）	1 台	―	―	―	―	418 kg$-CO_2$
	事業用自動車計（C=A+B）		15 台	―	―	―	―	424,428 kg$-CO_2$
自家用※4	ディーゼル自動車		台	km	ℓ	km/ℓ	2.58kg $-CO_2/ℓ$	kg$-CO_2$
	天然ガス自動車（CNG自動車）		台					
	電気自動車		台					
	ハイブリッド自動車（ガソリン）		台	km	ℓ	km/ℓ	2.32kg $-CO2/ℓ$	kg$-CO_2$
	ガソリン自動車		2 台	36,256 km	2,541 ℓ	14.27 km/ℓ	2.32kg $-CO_2/ℓ$	5,895 kg$-CO_2$
	LPG自動車		台	km	ℓ	km/ℓ	1.67kg $-CO_2/ℓ$	kg$-CO_2$
	自家用自動車計（D）		2 台	―	―	―	―	5,895 kg$-CO_2$
総合計（E＝C+D）			17 台	―	―	―	―	430,323 kg$-CO_2$

1ヶ月以上の実績期間が必要です（把握した実績を基にして燃費の定量的な目標を設定していること〔表2〕が必要です）。

架装や車両構造（タンク車、キャリアカー等）の関係で積載重量が減トンになっている車両は、車検証の最大積載量と異なる分類にして構いません。

トラクタは通常牽引するトレーラーの最大積載重量で分類してください。ほとんどの場合17t以上の欄に入るはずです。

実績期間内に増減車があった場合はおおよその平均台数を記入してください。

※1 トラクターの場合は通常連結しているトレーラーの最大積載重量で分類する。
※2 「地球温暖化対策の推進に関する法律」に基づく「特定排出者の事業活動に伴う温室効果ガスの排出量の算定に関する省令」（算定省令）「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル」（環境省、経産省）
※3 計算式: 二酸化炭素排出量 ＝ 期間燃料使用量 × 二酸化炭素排出係数
※4 メタノール自動車は、燃料供給所が廃止され近年登録実績がないため除く。

自家用車の燃費が把握されていなくても認証は取得できます。

二酸化炭素排出量＝
総燃料使用量×二酸化炭素排出係数（軽油の場合は2.58）

■ 表2

記入例

□ エコドライブについて、会社と　　]＜認証項目＞

→ 現在の燃費目標と取組み期

認証申請時点では、燃費目標の取組みが開始されていなければなりません。

現在の燃費目標の取組み期間（ 24年 4月 ～ 25年 3月 ）

種別				目標の基にした燃費実績（表1の燃費実績）	改善率	現在の燃費目標
事業用	ディーゼル自動車	小型・普通貨物自動車 ※1	最大積載量1t未満	km/ℓ	% 改善	km/ℓ
			最大積載量1t以上2t未満	km/ℓ	% 改善	km/ℓ
			最大積載量2t以上4t未満	5.37 km/ℓ	1.00 % 改善	5.42 km/ℓ
			最大積載量4t以上6t未満	km/ℓ	% 改善	km/ℓ
			最大積載量6t以上8t未満	km/ℓ	% 改善	km/ℓ
			最大積載量8t以上10t未満	2.22 km/ℓ	1.00 % 改善	2.24 km/ℓ
			最大積載量10t以上12t未満	km/ℓ	% 改善	km/ℓ
			最大積載量12t以上17t未満	3.47 km/ℓ	1.00 % 改善	3.50 km/ℓ
			最大積載量17t以上	km/ℓ	% 改善	km/ℓ
		特種用途自動車（ローリー、冷凍車など）		km/ℓ	% 改善	km/ℓ
	ディーゼル	天然ガス自動車（CNG自動車）		km/Nm³	% 改善	km/Nm³
		ハイブリッド自動車（軽油）		km/ℓ	% 改善	km/ℓ
				12.36 km/ℓ	2.00 % 改善	12.61 km/ℓ
	※2	LPG自動車		km/ℓ		
自家用		ディーゼル自動車		km/ℓ		
		天然ガス自動車（CNG自動車）		km/Nm³		
		ハイブリッド自動車（ガソリン）		km/ℓ		
		ガソリン自動車		14.27 km/ℓ	2.00 % 改善	14.55 km/ℓ
		LPG自動車		km/ℓ	% 改善	km/ℓ

自家用車の燃費目標が設定されていなくても、認証は取得できます。

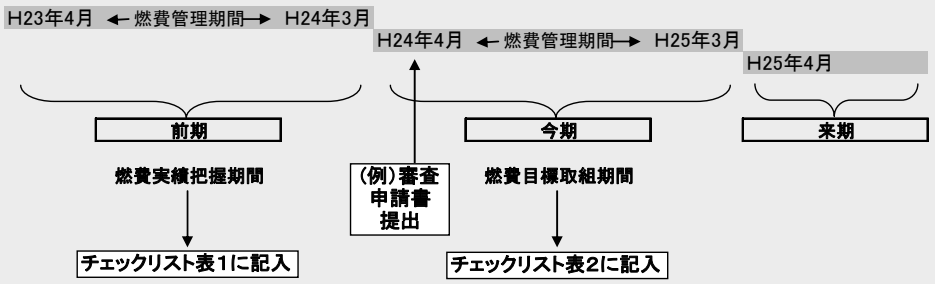
現在取り組んでいる目標を立てたときの基にした過去（前期）の実績です。

ここの実績には表1の「燃費実績」と同じ数値を記入します。

※1 トラクターの場

※2 メタノール自動

●表1と表2に記入する期間と表相互の関係：



■ 表3

記入例

□ ドライバーに対して、エコドライブに関する基礎的な知識について、5項目以上の教育・指導を行っている
[レベル1]＜認証項目＞
→ 教育・指導を行っている場合は、教育・指導を行っているエコドライブへの取組み内容に○をつけてください。

取組み	記入欄
荷物の積み降ろしの際には、アイドリングストップを心がける	○
急発進、急加速、急ブレーキを控える	○
不要なものは積まない	
シフトアップは早めに行う	
経済速度で走る	○
無駄な走行はしない（例：走行ルートの事前確認など）	
タイヤの空気圧を適正にする	○
空ぶかしをしない	○
エアコンの設定温度を控えめにする	
その他 （ **エンジンブレーキの活用** ）	○

5項目以上であれば、何項目でもかまいません。

■ 表4

記入例

□ エコドライブを推進するための装置を導入するための計画を作り、計画に沿って実施している[レベル2]

→ 導入計画を次の表に記入してください。

装置	車両保有台数	現在の状況		今後の導入計画		
		導入実績台数	導入率	追加導入計画台数	導入率	時期（いつまでに）
	A	B	C＝B/A×100	D	E=(B+D)/A×100	F
デジタルタコグラフ	15 台	台	%	台	%	
キー抜きロープ		15 台	100 %	台	%	
アイドリングストップシステム		5 台	33 %	2 台	47 %	
エアヒーター		3 台	20 %	台	%	
蓄熱マット		台	%	3 台	20 %	
蓄冷式クーラー		3 台	20 %	台	%	
エアディフレクタ（導風板）		14 台	93 %	台	%	
その他装置（　　）		台	%	台	%	

事業用自動車に対しての取組みを記入してください。

保有しているすべての事業用自動車の車両台数。

既に導入していても、今後の導入計画がないとYesとなりません。

■ 表5

記入例

□ 低公害車を導入している[レベル1]

→ 導入している場合は次の表に記入して下さい。

ディーゼル車、低公害車に係わらず事業所で保有している全ての車両の台数を記入します。

□ 低公害車の導入について計画を策定し、目標達成に向けて導入に取組んでいる[レベル2]

→ 計画を策定している場合は次の表に記入して下さい。

			現在の状況			導入目標			
			保有台数（低公害車等以外の車両も含めた車両保有台数）	導入実績台数	現在の導入実績比率	追加導入目標台数	導入率（全車両に対する低公害車導入目標比率）	時期（いつまでに）	今年度分導入計画台数
			A	B	C＝B/A ×100	D	E=(B+D)/A ×100	F	G
事業用	低公害車※1	天然ガス自動車（CNG自動車）	15 台	台	%	台	%		台
		電気自動車		台	%	台	%		台
		ハイブリッド自動車（軽油）		台	%	台	%		台
		低燃費かつ低排出ガス認定車※2		3 台	20 %	2 台	33 %	○○年度までに	1 台
	合計			3 台	20 %	2 台	33 %		1 台
自家用	低公害車※1	天然ガス自動車（CNG自動車）	2 台	台	%	台	%		台
		電気自動車		台	%	台	%		台
		ハイブリッド自動車（ガソリン）		台	%	台	%		台
		低燃費かつ低排出ガス認定車※2		2 台	100 %	台	%		台
	合計			2 台	100 %	台	%		台

※1 経済産業省、国土交通省、環境省が平成13年に策定した「低公害車開発普及アクションプラン」で定めたもの。
ただし、メタノール自動車は燃料供給所が廃止され、近年登録実績がないため除く。
※2 「エネルギーの使用の合理化に関する法律」に基づく燃費基準（トップランナー基準）達成車および低排出ガス認定車

「低燃費かつ低排出ガス認定車」とは、国による「低燃費車」及び「低排出ガス車」の両方の認定を受けた車両です。認定車両には以下のようなステッカーが貼付されています。

低燃費認定車(例)　　低排出ガス認定車(例)

＋

これらのステッカー以外で、この両方の認定を受けた車両がどれかを確認するには、車検証の「型式」欄の初めの3文字を調べて、このチェックリストの表7の「ディーゼル車排出ガス規制区分」で確認できます。排ガス規制欄に「（低燃費かつ低排出ガス認定車）」と記入してあるものが該当車です。

低排出ガス認定だけの記載車はこれには該当しません。

注意！
平成18年4月以前に購入されたディーゼルトラック（車両総重量3.5t以上）には、低燃費かつ低排出ガス認定車はありません。（重量車の燃費基準は平成18年4月より設定されたため）

認証基準ではないので、取組んでいなくても認証は取得できます。

■ 表6

記入例

□ 導入計画に基づいて、低公害車の導入目標を達成している[レベル3]

→ 計画達成状況を下表に記入してください。

			前年度分導入目標台数	導入実績台数	目標達成率
			A	B	C＝B/A×100
事業用	低公害車※1	天然ガス自動車（CNG自動車）	台	台	%
		電気自動車	台	台	%
		ハイブリッド自動車（軽油）	台	台	%
		低燃費かつ低排出ガス認定車※2	1 台	1 台	100 %
	合計		1 台	1 台	100 %
自家用	低公害車※1	天然ガス自動車（CNG自動車）	台	台	%
		電気自動車	台	台	%
		ハイブリッド自動車（ガソリン）	台	台	%
		低燃費かつ低排出ガス認定車※2	台	台	%
	合計		台	台	%

※1 経済産業省、国土交通省、環境省が平成13年に策定した「低公害車開発普及アクションプラン」で定めたもの。
ただし、メタノール自動車は燃料供給所が廃止され、近年登録実績がないため除く。

※2 「エネルギーの使用の合理化に関する法律」に基づく燃費基準（トップランナー基準）達成車および低排出ガス認定車

前年度に導入計画を立てていて、計画通りに導入している場合のみYesとなります。

前年度導入はしたが、計画がなかった場合はNoとなり、この表の記入は不要です。

前年度に導入計画を立てていた台数を記入。

前年度に実際導入した台数を記入。

認証基準ではないので、取組んでいなくても認証は取得できます。

■ 表7

記入例

□ 保有しているディーゼル車が何年規制に適合しているかについて把握している[レベル1]＜認証項目＞

→ 下表A列に、現在保有しているディーゼル車(自家用含む)が何年規制に

□ ＜営業所がNO$_X$・PM法対策地域内にある場合のみ＞

NO$_X$・PM法に基づく、今年度の規制対象となる車両の台数について把

→ 下表B列に、自社の今年度末までに規制対象となり車検が継続できなくなる車の台数を、記入してください。

記入上の注意：

① 保有台数[A列]に記入した台数のうち、今年度末までに規制猶予期限

② 規制猶予期限が切れる車両がない場合には、B列に0台と記入してく

③ B列の「-------」は、規制適合車です。

□ 最新規制適合ディーゼル車の導入について計画を策定し、目標達成に向けて導入に取組んでいる[レベル2]＜認証項目＞

→ 下表C列に、今年度分の代替え目標台数を記入してください。

記入上の注意：

① 今年度分の代替え目標台数[C列]は、代替で変わる新しい型式ではな
記入して下さい。

② 計画は策定しているが、今年度計画が0台の場合は0台と記入してくだ

3月末が年度末でなくても構いません、事業所で設定している年度期間で結構です。

保有しているディーゼル車の合計台数(自家用車含む)。

ハイブリッド、CNGなどディーゼル車以外の車両は含みません。

NOx・PM法対策地域内に営業所がある方のみ記入。

申請の時点から今年度末までに、規制の猶予期限が切れ、車検継続が受けられなくなる車両台数を記入。

すべての事業者の方が記入。

申請の時点から今年度末までに代替えを計画している車両台数を記入。

NOx・PM法適合車で規制の対象ではありません。記入不要なので、-----が既に記入されています。空欄の車は、非適合車で猶予期限が設定されている車です。

ディーゼル車排出ガス規制区分※1（型式の識別記号）		現在のディーゼル車保有台数 A	NO$_X$・PM法に基づく今年度規制対象車台数 B	今年度分代替え目標台数 C
ポスト新長期規制	平成21,22年規制適合車（低燃費かつ低排出ガス認定車）（TKG,TPG,TRG,QKG,QPG,QRG,QKF他※2）	台		
	平成21,22年規制適合車（SKG,LKG,SDG,LDG,LKF他※2）	1 台		
新長期規制	平成17年規制適合車（低燃費かつ低排出ガス認定車）（BKG,NKG,PKG,CKG,DKG,他※2）	3 台	-------	台
	平成17年規制適合車（AKG,BDG,NDG,PDG,CDG,DDG,ADG,他※2）	2 台	-------	
新短期規制	平成16年規制適合車（超低PM排出車）（PJ,PK,PL,PM,PN,PP,PQ,PR）	3 台	-------	
	平成16年規制適合車(KS)	台	-------	
	平成15年規制適合車（超低PM排出車）（PA,PB,PC,PD,PE,PF,PG,PH）	2 台	-------	
	平成15年規制適合車（車両総重量3.5t超のKR）	台	-------	
	平成15年規制適合車（KQ,車両総重量3.5t以下のKR）	台	台	台
	平成14年規制適合車（KP,KM,KN）	2 台	1 台	1 台
長期規制	平成11年規制適合車(KL)	1 台	-------	台
	平成10年規制適合車(KJ,KH)	台	台	台
	平成10年規制適合車(KK)	台	-------	台
	平成9年規制適合車(KE,KF,KG)	台	台	台
短期規制以前	平成6年規制適合以前（KC,KD,KA,KB,Y,W,X,U,S）	台	台	台
	型式不明	台	台	台
		14 台	1 台	1 台

今年度末までに車検継続ができなくなる規制対象車がない場合は 0台と記入して下さい。A列に台数を記入した型式欄に対してそれぞれ記入してください。

今年度末までに代替計画が0台の場合は0台と記入して下さい。A列に台数を記入した型式欄に対してそれぞれ記入してください。

第6章 審査申請関連

■ 表8

記入例

□ 導入計画に基づいて、最新規制適合ディーゼル車の導入目標を達成している[レベル3]

→ 計画達成状況を下表に記入してください。

前年度に導入するという計画を立てていて、計画通りに導入した場合のみYesとなります。
前年度導入はしたが、計画がなかった場合はNoとなり、この表の記入は不要です。

記入上の注意:

前年度代替え目標台数[A列]、代替え実績台数[B列]は、代替えで変わる新し
欄に記入してください。

ディーゼル車排出ガス規制区分※1（型式の識別記号）		前年度分 代替え目標台数 A	代替え実績台数 B	目標達成率 C＝B/A×100
ポスト新長期規制	平成21,22年規制適合車（低燃費かつ低排出ガス認定車）（TKG,TPG,TRG,QKG,QPG,QRG,QKF他※2）	台	台	%
	平成21,22年規制適合車（SKG,LKG,SDG,LDG,LKF他※2）	台		
新長期規制	平成17年規制適合車（低燃費かつ低排出ガス認定車）（BKG,NKG,PKG,CKG,DKG,他※2）	台		
	平成17年規制適合車（AKG,BDG,NDG,PDG,CDG,DDG,ADG,他※2）	台	台	%
新短期規制	平成16年規制適合車（超低PM排出車）（PJ,PK,PL,PM,PN,PP,PQ,PR）	台	台	%
	平成16年規制適合車(KS)	台	台	%
	平成15年規制適合車（超低PM排出車）（PA,PB,PC,PD,PE,PF,PG,PH）	台	台	%
	平成15年規制適合車（車両総重量3.5t超のKR）	台	台	%
	平成15年規制適合車（KQ,車両総重量3.5t以下のKR）	台	台	%
	平成14年規制適合車（KP,KM,KN）	台	台	%
長期規制	平成11年規制適合車(KL)	台	台	%
	平成10年規制適合車(KJ,KH)	1 台	1 台	100 %
	平成10年規制適合車(KK)	台	台	%
	平成9年規制適合車(KE,KF,KG)	台	台	%
短期規制以前	平成6年規制適合以前（KC,KD,KA,KB,Y,W,X,U,S）	台	台	%
	型式不明	台	台	%
合計		1 台	1 台	100 %

代替え計画を立てていた対象車（古い車両）の型式欄に記入するので、新しい型式に記入することはないはずです。

※1 ディーゼルハイブリッド車は除いています。
網掛け部分がNOX・PM法非適合車(規制対象車)です。ただし、型式によってはNOx・PM法適合車（規制対象外）のものがあります。
※2 新長期規制・ポスト新長期規制適合車は、識別記号3桁目が車両総重量1.7t以下は「E」、1.7t超3.5t以下は「F」となります。

代替え計画を立てていた対象車（古い車両）の型式欄に記入。

増車分は含みません。
代替えを計画していたもの[A列]のうち実行した台数を記入。

認証基準ではないので、取組んでいなくても認証は取得できます。

■ 表9

記入例

□ ＜東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、兵庫県および大阪府ディーゼル車等の運行規制に関する条例の定める地域を

今年度、条例に定める運行規制の対象となる車両の台数

3月末が年度末とは限りません。
事業所で設定している管理期間の今年度です。

記入上の注意：

① 現在規制地域内を運行する車両[A列]のうち、今年度末ま
してください。適合車のみ運行の場合は、対象のB, C, D,
② 下表A列には、B, C, D, E列の規制対象地域を運行する
運行する車両が無ければ、記入は不要です。
③ 下表B, C, D, E列の「-------」は、規制適合車です。

条例適合車で乗り入れの規制はありません。
記入不要なので、---- が既に記入されています。
B～Eの各欄が空欄の車は非適合車で猶予期限が設定されている車です。

ディーゼル車排出ガス規制区分※1（型式の識別記号）		各条例で規制している地域を運行する車両台数	東京都、埼玉県条例※3による今年度運行規制対象車の台数	千葉県、神奈川県条例※3による今年度運行規制対象車の台数	兵庫県条例※4による今年度運行規制対象車の台数	大阪府条例※5による今年度運行規制対象車の台数
		A	B	C	D	E
ポスト新長期規制	平成21,22年規制適合車（低燃費かつ低排出ガス認定車）（TKG,TPG,TRG,QKG,QPG,QRG,QKF他※2）	台	--------	--------	--------	--------
	平成21,22年規制適合車（SKG,LKG,SDG,LDG,LKF他※2）	1 台	--------	--------	--------	--------
新長期規制	平成17年規制適合車（低燃費かつ低排出ガス認定車）（BKG,NKG,PKG,CKG,DKG,他※2）	3 台	--------	--------	--------	--------
	平成17年規制適合車（AKG,BDG,NDG,PDG,CDG,DDG,ADG,他※2）	2 台	--------	--------	--------	--------
新短期規制	平成16年規制適合車（超低PM排出車）（PJ,PK,PL,PM,PN,PP,PQ,PR）	3 台				
	平成16年規制適合車(KS)	台				
	平成15年規制適合車（超低PM排出車）（PA,PB,PC,PD,PE,PF,PG,PH）	2 台				
	平成15年規制適合車（車両総重量3.5t超のKR）	台	--------	--------	--------	--------
	平成15年規制適合車（KQ,車両総重量3.5t以下のKR）	台	台	台	台	台
	平成14年規制適合車（KP,KM,KN）	2 台	1 台	1 台	0 台	台
長期規制	平成11年規制適合車(KL)	1 台	台	--------	--------	--------
	平成10年規制適合車(KJ,KH)	台	台	台	台	台
	平成10年規制適合車(KK)	台	台	--------	--------	--------
	平成9年規制適合車(KE,KF,KG)	台	台	台	台	台
短期規制以前	平成6年規制適合以前（KC,KD,KA,KB,Y,W,X,U,S）	台	台	台	台	台
	型式不明	台	台	台	台	台
合計		14 台	1 台	1 台	0 台	台

A列に記入した現在規制地域を運行している車両のうち、申請の現時点から今年度末までに条例の規制の猶予期限が切れ、規制地域を運行できなくなる車両台数を該当欄に記入。
（猶予期限は条例によって異なります）

※1 ディーゼル車ディーゼル車は除いています

A列は、東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、兵庫県および大阪府条例のいずれかの規制地域を現在運行しているディーゼル車（自家用含む）の車両台数を記入。

KK、KLの車両は東京都、埼玉県条例に非適合ですが、一部の車両には条例に適合しているものもあります。車両ごとの適非については車両販売店に問い合わせてください。

申請の現時点から今年度末までに規制対象となり規制地域を走行できなくなる車両が無い場合は0台と記入してください。
A列に台数を記入した型式欄に対してそれぞれ記入してください。

乗り入れが無い地域は何も記入しません。

第6章 審査申請関連

３．認証料金

認証取得のためには、審査に合格した後に、以下の所定料金をお支払いください。

■　料金

（１）審査料金（交通費以外は消費税別）

①　審査料…85,000 円×現地審査事業所数＋3,000 円×現地審査対象外事業所数
　現地審査、書類審査、審査報告書作成等。ただし、事業所間が近接（移動時間３０分以内）し、１日で２ヶ所以上の事業所を現地審査可能な場合は、２ヶ所目以降は 35,000 円になります。

②　交通費…実費（上限 30,000 円／1 往復）

③　宿泊料…１泊 12,000 円（複数の事業所を審査するため宿泊が必要な場合のみ）

（２）登録料金等（消費税別）

①　登録証発行料（新規登録時のみ）…5,000 円×事業所数

②　更新までの間の書類審査料…15,000 円＋（3,000 円×２ヶ所目以降の事業所数）
　〔２年ごとの更新の間の１年は書類審査を行います）

③　登録維持料…20,000 円＋（4,000 円×２ヶ所目以降の事業所数）

④　指導・情報提供料等…30,000 円＋（6,000 円×２ヶ所目以降の事業所数）

■　支払い方法

（１）新規登録時、２年ごとの更新時に上記の料金を一括してお支払いいただきます

（２）不合格となった場合は、１項の審査料金のみお支払いいただきます。

なお、認証料金については、将来において適時適切に見直しを行うこととしております。

（参考）【認証料金事例：宿泊料が不要な場合、交通費を除く（消費税別）】

例１：申請が１事業所で現地１ヶ所を審査した場合（登録１ヶ所）
155,000 円（＝審査料金 85,000 円＋登録料金等 70,000 円）

例２：申請が２事業所で現地１ヶ所を審査した場合（登録２ヶ所）
176,000 円（＝審査料金 88,000 円＋登録料金等 88,000 円）

例３：申請が４事業所で現地２ヶ所を１日で審査した場合（登録４ヶ所）
250,000 円（＝審査料金 126,000 円＋登録料金等 124,000 円）

例４：申請が４事業所で現地２ヶ所を２日で審査した場合（登録４ヶ所）
300,000 円（＝審査料金 176,000 円＋登録料金等 124,000 円）

＜参考＞　登録事業所数別グリーン経営認証料金表

１件の申請で登録し宿泊料が不要の場合、交通費を除く。
*登録事業所が３事業所以上は割引になる場合（バス事業除く）があります（表２参照）。

表１

一括登録事業所数	現地審査事業所数	認証料金（有効期間２年間にかかる料金）		
		料金	消費税	合計
1	1	155,000	7,750	162,750
2	1	176,000	8,800	184,800
3	2	279,000	13,950	292,950
4	2	300,000	15,000	315,000
5	3	403,000	20,150	423,150
6	3	424,000	21,200	445,200
7	4	527,000	26,350	553,350
8	4	548,000	27,400	575,400
9	5	651,000	32,550	683,550
10	5	672,000	33,600	705,600

＊料金が割引になる場合
１件の申請の登録対象事業所数が３事業所以上の場合で、一日に２箇所の審査を受けられる場合（事業所間の移動が３０分以内の場合）は料金が割引になります。
（バス事業は一日で２箇所の審査ができないため除外）

表２

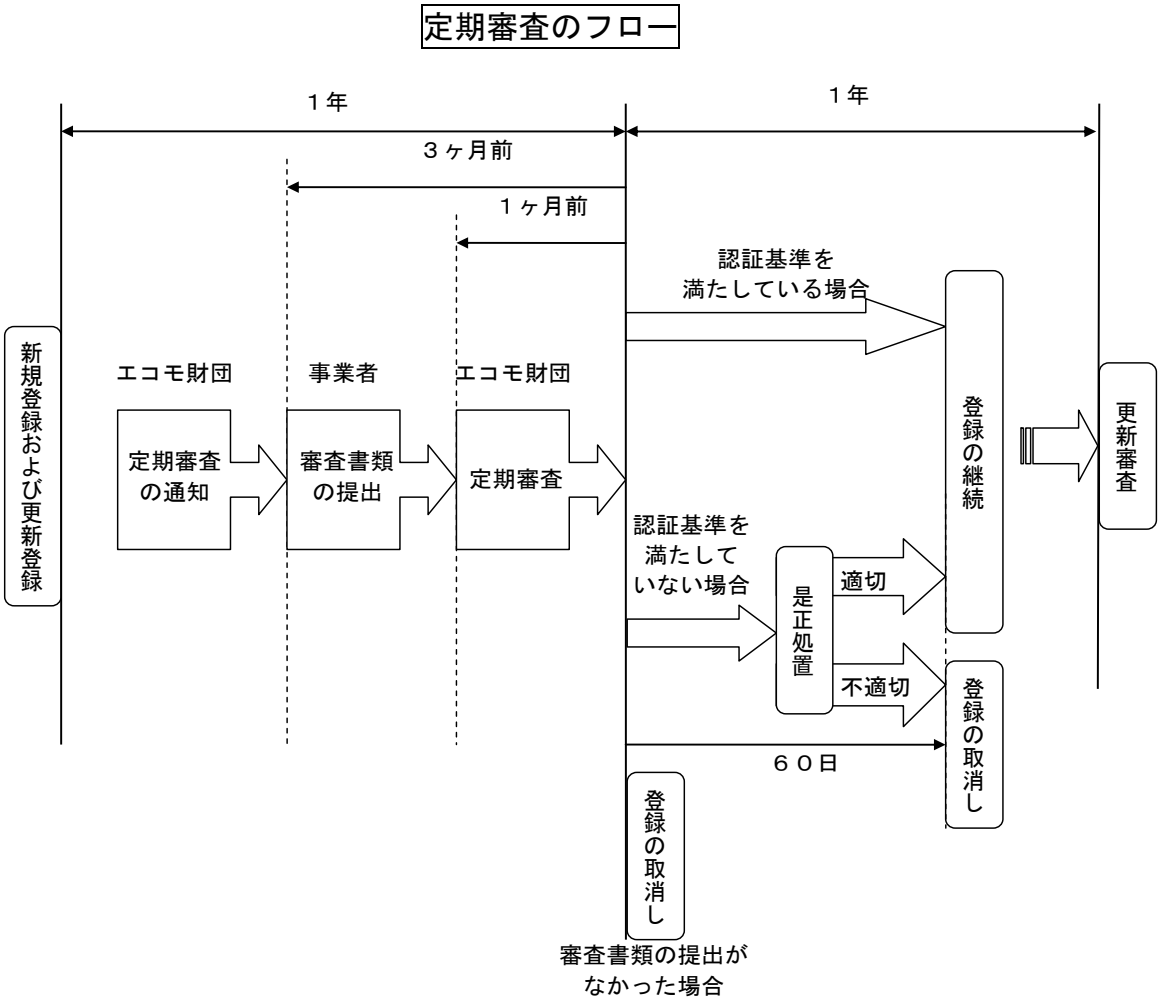
一括登録事業所数	現地審査事業所数	１日で２ヶ所審査の回数（日数）	認証料金（有効期間２年間にかかる料金）		
			料金	消費税	合計
3	2	1	229,000	11,450	240,450
4	2	1	250,000	12,500	262,500
5	3	1	353,000	17,650	370,650
6	3	1	374,000	18,700	392,700
7	4	1	477,000	23,850	500,850
7	4	2	427,000	21,350	448,350
8	4	1	498,000	24,900	522,900
8	4	2	448,000	22,400	470,400
9	5	1	601,000	30,050	631,050
9	5	2	551,000	27,550	578,550
10	5	1	622,000	31,100	653,100
10	5	2	572,000	28,600	600,600

４．定期審査実施要領

登録を維持するためには、新規登録日または更新登録日から１年目の満了日（以下「登録後１年満了日」という。）までに定期審査（「チェックリスト」等の提出による書類審査）を受けて頂く必要があります。

その際の、申請書提出、審査、苦情や異議申し立てなどに関しての規定が以下の定期審査実施要領です。

この要領をお読み頂き、内容をご理解、ご了承の上、定期審査をお受けください。



１．定期審査の手順

1）通知

登録後１年満了日の３ヶ月前までにエコモ財団より次の書類を送付し、通知します。

①定期審査のお知らせ

②グリーン経営認証における定期審査実施要領

③定期審査申請書

④定期審査用チェックリスト記入用紙

2）提出書類と提出期限

①提出書類

ア．定期審査申請書

イ．定期審査用チェックリスト記入用紙

②提出期限

原則として、登録後１年満了日の１ヶ月前までに郵送にてエコモ財団に提出してください（当日消印有効）。期限までに提出がなかった場合は、エコモ財団より登録継続の意思について、確認の連絡をします。登録継続を希望し、かつ正当な理由がある場合は、登録後１年満了日まで提出の延期を認めますが、登録後１年満了日までに提出がなかった場合は、登録を取消します。

3）審査

提出された書類をエコモ財団が審査し、認証基準が満たされていれば登録継続と判定します。

4）認証基準が満たされていない場合の措置

①登録継続判定の保留

認証基準が満たされていない場合は、エコモ財団より「不適合報告書兼是正処置報告書」を送付し、登録後１年満了日から最大６０日間、登録継続の判定を保留します。

②改善措置

エコモ財団より送付された「不適合報告書兼是正処置報告書」の内容に対して、早急に改善していただきます。

③「不適合報告書兼是正処置報告書」の提出

是正処置の内容を「不適合報告書兼是正処置報告書」に記入して、エコモ財団に提出してください。この際、必要に応じて是正処置を確認できる資料を添付して下さい。

④登録継続の判定

保留期間内に「不適合報告書兼是正処置報告書」の提出があった場合は、エコモ財団がその内容を確認し、処置を適切と判断できれば登録の継続と判定されます。

「不適合報告書兼是正処置報告書」の内容が、認証基準を満たさない（是正処置が不十分である）場合は、その旨をご連絡します。その場合、「不適合報告書兼是正処置報告書」を再提出していただきますが、再提出の場合であっても、提出期限は登録後１年満了日から起算して６０日以内とします。

⑤登録の取消し

④で是正処置が不十分と判断された場合は、登録を取消します。

２．定期審査結果の通知

エコモ財団は、登録継続と判定された事業者に、その旨を書面でお知らせします。また登録の取消しと判定された場合には、理由を付して書面でお知らせします。

３．登録を取消しされた事業者に対する措置

事業者から登録証を回収し、「グリーン経営認証登録された環境にやさしい運送事業者一覧」から抹消します。

なお有効期間内の取消しの場合であっても、登録時にいただいた登録料金等の返還はいたしません。

４．苦情及び異議申立て

1）苦情

事業者は、登録、登録の一時停止、あるいは登録の取消し等に関して苦情がある場合、エコモ財団に申立てができます。エコモ財団は、苦情の内容を調査し、その措置を苦情申立て者に対し、書面で通知します。

2）異議申立て

事業者は、苦情の回答を不服とする場合、回答書の通知から３０日以内に、エコモ財団に対し、書面で異議申立てをすることができます。エコモ財団は、異議申立ての内容を調査し、「異議申立て処理委員会」で検討し、その措置を書面で通知します。この通知をもって最終の措置とします。

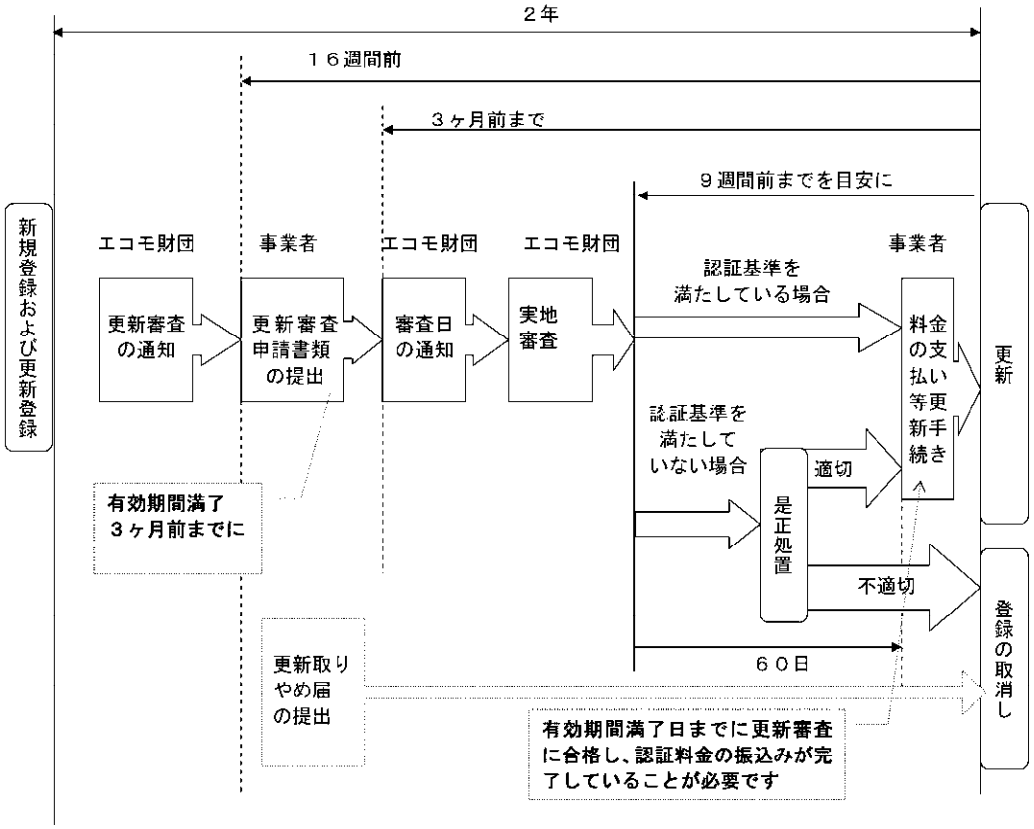
５．更新審査実施要領

登録を維持するためには、新規登録日または更新登録日から２年目の満了日（以下「登録後２年満了日」という）までに更新審査（新規審査と同様の実地審査）を受けていただく必要があります。

その際の、申請書提出、審査、苦情や異議申し立てなどに関しての規定が以下の更新審査実施要領です。

この要領をお読み頂き、内容をご理解、ご了承の上、更新審査をお受けください。

更新審査のフロー



１．更新審査の手順

1）通知

登録後２年満了日の１６週間（４ヶ月）前までにエコモ財団より次の書類を送付し、通知します。

①更新審査のお知らせ

②更新審査申請書

③更新審査登録対象事業所一覧表

④現在の登録事業所一覧表

⑤更新審査申請用チェックリスト記入用紙

⑥解説付き認証基準

⑦グリーン経営認証における更新審査実施要領

⑧グリーン経営認証登録取りやめ・事業所廃止届

2）提出書類と提出期限

①提出書類

ア．更新審査申請書（更新審査登録対象事業所一覧表を含む）

イ．更新審査用チェックリスト記入用紙（表一式を含む）

②提出期限

原則として、登録後または更新後２年満了日の３ヶ月前までに郵送にてエコモ財団審査グループへ提出してください（当日消印有効）。

期限までに提出がなかった場合は、エコモ財団より登録更新の意思について、確認の連絡をします。

登録更新を希望し、かつ正当な理由がある場合は、登録後または更新後２年満了日まで提出の延期を認めますが、登録後または更新後２年満了日までに提出がなかった場合は、登録を取消します。

3）審査

①登録審査（実地審査）

審査当日に審査員が事業所を訪問し、以下の手順で審査を行います。

1）審査前会議で、審査の進め方の説明と時間割を打ち合わせします。

2）実地審査を行います。

3）不適合事項(認証基準を満たしていない事項)があった場合、責任者に内容を確認します。

4）審査終了後に、審査員は「実地審査報告書」を作成します。

5）審査後会議で、審査結果、不適合事項等について責任者に報告します。

6）不適合事項については、「不適合報告書兼是正処置報告書」をお渡しします。

7）「実地審査報告書」には責任者が署名してください。この報告書は審査員がエコモ財団に提出します。

②是正処置報告書の提出

不適合事項があった場合は、是正処置の内容を「不適合報告書兼是正処置報告書」の右側に記入して、責任者が確認の上、担当審査員に提出してください。この際、必要に応じて是正処置を確認できる資料を添付して下さい。提出期限は、審査日から起算して６０日以内です。

「不適合報告書兼是正処置報告書」の内容が、認証基準を満たさない(是正処置が不十分である)場合は、その旨をご連絡します。

その場合、「不適合報告書兼是正処置報告書」を再提出していただきますが、再提出の場合であっても、提出期限は審査日から起算して６０日以内とします。

③審査結果の判定

エコモ財団は、審査員が作成した「実地審査報告書」に基づき審査結果の判定を行います。認証基準をすべて満たしているとエコモ財団が判断した場合に、登録可と判定されます。

不適合事項があった場合は、「不適合報告書兼是正処置報告書」を担当審査員の確認

を得て、処置が適切とエコモ財団が判断した後、登録可と判定されます。

前項で再提出された「不適合報告書兼是正処置報告書」で、是正処置が不十分と判断された場合は、現在の登録有効期限を以って登録を取消します。

２．判定結果及び認証費用請求書の連絡

エコモ財団の判定結果及び認証費用の請求書を送付いたします。判定結果が合格の場合は、審査料金と登録料金をご請求いたします。不合格の場合には、審査料金のみご請求いたします。なお事業者の事情により審査が開始後 2 時間以内で中断された場合には審査料 5 万円を、2 時間を過ぎて中断された場合には 8 万 5 千円を、規定の交通費及び宿泊料と共に、ご請求いたします。

認証登録は、認証登録証発行日の前々日までにお振り込み頂いたものを登録させて頂いております。なお、認証登録証発行日は原則として１０日、２０日、３０日（発行日が土曜日・日曜日、休日の場合にはその前の日）となっております。ただし、年末年始、ゴールデンウィーク、盆休等の期間には、発行日が変更になる場合があります。

３．登録証の発行

登録が決定された事業者には「グリーン経営認証登録証」を発行します。

４．登録証の交付

登録証は登録対象事業所ごとに交付します。倉庫業及び港湾運送事業の一括申請の場合はそれぞれの事業ついて交付します。

登録証には、次のものを添付します。

1）グリーン経営ロゴマークのサンプル

2）登録証、ロゴマーク取扱い要領

５．登録を取消された事業者に対する措置

事業者から登録証を回収し、「グリーン経営認証登録された環境にやさしい運送事業者一覧」から抹消します。

６．苦情及び異議申立て

1）苦情

事業者は、登録、登録の一時停止、あるいは登録の取消し等に関して苦情がある場合、エコモ財団に申立てができます。エコモ財団は、苦情の内容を調査し、その措置を苦情申立て者に対し、書面で通知します。

2）異議申立て

事業者は、苦情の回答を不服とする場合、回答書の通知から３０日以内に、エコモ財団に対し、書面で異議申立てをすることができます。エコモ財団は、異議申立ての内容を調査し、「異議申立て処理委員会」で検討し、その措置を書面で通知します。この通知をもって最終の措置とします。

第７章　認証基準の解説及び取組事例

ここでは、認証基準についてその取組のポイント、審査のときに確認するポイント、取組の具体的事例などを示しています。認証取得の取組を効率的に進めるためにご活用ください。

なお、事例を利用しないと認証取得できないというものではありません。
事例は、そのまま使う、自社の事情に応じて適宜修正して使う、これらを参考にして自社独自のものを作成するなど、自由に利用することができます。

■　事例ファイルの入手

取組事例（ワード、エクセル等で作成）はエコモ財団のグリーン経営ホームページ中の「取組事例・教育資料」（項目名）（http://www.green-m.jp/application/case.html）からいつでもダウンロードできます。

1.　環境保全のための仕組み・体制の整備

1-1　環境方針

認証基準
会社、事業所等の環境保全への取組を示す環境方針を策定しており、環境方針には法規制の遵守など基本的な取組が示されている。〔レベル１〕

■　取組のポイント

１．会社が環境保全活動に取り組むことを明確にします。

２．環境に関する法規制を遵守することを盛り込みます。

３．会社としてどんな環境保全活動に取り組むのかを具体的に書きます。

４．環境方針を定めた年月日及び環境方針を決めた人（経営者、事業所長など）を明記します。

５．書式、形式などはどんなものでもかまいません。

■　審査での確認ポイント

１．経営層によって環境保全への基本的な取組を示した環境方針（文書）が作成されているか、法規制の遵守が明示されているかを確認します。
２．環境保全の取組の項目数、内容の如何などは問いません。

＜審査で確認する書類の例＞
下記のものに環境方針が最高経営層によって文書化され、かつ法規制の遵守が盛り込まれていることが必要です。
　　○　環境方針または経営方針

◆　認証登録２年後以降の更新審査のための取組と対策

１．環境方針を見直しした場合は、改訂日を明記して、社内に周知します。

＜事例：環境方針＞

掲示

○○運送株式会社　環境方針

基本理念

当社は、環境問題への取組みが人類共通の課題であると認識し、企業の社会的、公共的使命を自覚し「よき企業市民」として地球環境保全に積極的に取組み、地域社会の発展に貢献し、社会から一層信頼される企業を目指します。

基本方針

① 環境関連法規制、条例、協定及びその他の要求事項を遵守し、環境負荷の低減、環境汚染の防止に努めます。

② 自動車からの排出ガスによる地球温暖化、大気汚染を防止するため、エコドライブの実践、低公害車の導入を推進します。

③ 環境教育、啓発活動を通じて全従業員に本方針を周知するとともに、社員の環境保全意識の向上を図り、地域の環境保護活動に積極的に貢献します。

④ 廃棄物の削減、適正処理、リサイクルを推進します。

⑤ 環境目標を定め、定期的に見直すことにより、環境保全活動の継続的な改善に努めます。

平成○○年○○月○○日
○○運送株式会社
環境保全管理責任者
代表取締役　○○　○○

1-2　環境行動計画の作成・見直し

認証基準

現状の環境保全活動への取組状況に関する評価結果や、検討した取組改善策を踏まえ、今後の目標や目標達成へ向けた具体的な取組内容などを盛り込んだ行動計画を作成（見直し）している。〔レベル１〕

■　取組のポイント

１．今年度の環境行動計画を作成します。
　　初めは年度途中からで１年間に満たない計画でもかまいません。
　　ここでいう年度とは、各社で自由に定めた期間のことです。特に規制はありません。
　　決算年度と同様でなくても結構です。
２．環境行動計画は、以下の三つの要素で作成します。
　　①【現状把握と課題】環境保全活動への取組についての現状把握とその課題
　　②【目標】目標の設定
　　③【具体的な取組】目標達成に向けた具体的な取組内容
３．【現状把握と課題】について
　　グリーン経営推進チェックリストを利用して、自社の環境への取組状況の現状と今後の課題を把握します。把握した内容はチェックリストの大項目ごとに整理します。
４．【目標】の設定について
　　【現状把握と課題】の結果を踏まえて、今年度の目標を立てます。必ずしも定量的な目標でなくてもかまいません。また、大項目ごとに目標を設定する必要も有りません。
５．【具体的な取組】について
　　設定した今年度の目標を達成するために、具体的な計画を立てます。
６．行動計画の書式は問いません。箇条書きでも表形式でもかまいません。

■　審査での確認ポイント

１．基本的には年度ごとに行動計画を策定、見直しをしているか、取組の現状把握にはチェックリストの大項目の全てが含まれているか、目標設定と具体策が何か記載されているかを確認します。
２．計画の内容、目標の達成度、計画の実施結果などは問いません。

＜審査で確認する書類の例＞

下記のものに環境保全活動への取組についての現状把握とその課題（グリーン経営チェックリストに基づく）、目標、目標達成に向けた具体的な取組内容が盛り込まれていることが必要です。

○　環境行動計画

＜過去の審査であった不適合例＞

①環境行動計画を作成していない。②「現状把握と課題」においてチェックリストの大項目で抜け落ちている項目がある。

◆　認証登録２年後以降の更新審査のための取組と対策

１．年度ごとに行動計画を見直します。状況が変わらない部分は毎年同じことが書いてあってもかまいません。年度末に翌年度の計画を作るか、年度初めにその年度の計画を作るかは自由です。

＜事例：環境行動計画＞

掲示

○○運送株式会社
○○年度　環境行動計画

１．環境保全活動への取組みについての現状把握と課題

（「グリーン経営推進チェックリスト」に基づく現状把握と今後の課題）

（１）環境保全のための仕組み・体制の整備

環境方針を策定し、環境保全管理者及び推進体制を定め、従業員に対して環境関連法規制の内容を伝えるなどしている（レベル１）。今後は、環境保全に関する積極的な取り組み項目を定め、管理責任者などの役割や責任権限の明確化をはかり、従業員に対して環境方針の徹底や環境に関する一般的な情報を定期的に伝えて環境保全意識の向上を図るなど（レベル２）の取り組みが必要である。

（２）エコドライブの実施

認証項目以外の取組みができていない。また、昨年度は燃費目標が未達成で、今後は目標達成に向けた計画的な取組みが必要である。特に燃費実績が悪いドライバーの個別指導・実技講習の実施、優秀ドライバーへの表彰、グループ別活動を実施していく必要がある。

（３）低公害車の導入

国や自治体の定める低排出ガス認定車は既に導入しているが、大型車が中心なのでＣＮＧ車、ハイブリッド車などの国の定める低公害車の導入は難しい。しかし効果的な大気汚染防止という観点から今後も低公害車に準ずる最新の排出ガス規制適合ディーゼル車の導入に努め、かつ可能であれば低公害車の導入を考慮する。

（４）自動車の点検・整備

おおむね各項目ともレベル２の取組みは実施している。昨年度にはオイル交換基準の見直しも行った。

（５）廃棄物の適正処理およびリサイクルの推進

廃棄物処理は適正に実施している。従業員への廃棄物に関する教育も実施している。

（６）管理部門（事務所）における環境保全の推進

管理部門従業員に対する環境教育は現場従業員とともに実施し、エコマーク製品の購入、廃棄物分別の徹底、不要照明の消灯などは実行できている。使用エネルギーや廃棄物の発生量の把握ができていない。

２．目標

（１）環境教育の推進
（２）燃費向上：対前年比 2%向上（事業所平均燃費：5.52ｋｍ／Ｌ）
（３）事務所での環境保全の推進：エネルギー使用量および廃棄物排出量の把握

３．目標達成に向けた具体的な取組み内容

（１）「環境教育の推進」に向けた具体的取組み
　朝礼や掲示などを通じて、環境に関する一般的情報（環境の現状、問題、将来的な危惧など）や毎月の燃費実績等について、継続的に情報提供、教育を行い、従業員の環境意識の啓蒙を図る。

（２）「燃費向上　対前年比 2%」に向けた具体的取組み
・月次実績の公表、個別指導の実施
　目標達成率下位グループに個別指導を実施する。
・グループ活動の実施
　班会議のテーマにエコドライブを盛り込み、班ごとにエコドライブリーダーを決め、目標、行動計画の策定、進捗状況確認を毎月おこなう。
・アイドリングストップの徹底
　待機時のアイドリングストップ徹底のため、蓄熱マットを導入する。
　計６台分：１０月３台、１１月３台
・エコドライブ講習会を 2 回（8 月、2 月）実施。
　目標未達成者より順次受講させていく。

（３）「事務所での環境保全の推進」に向けた具体的取組み
　ゴミの分別を再徹底し、係ごとに毎日ゴミの量を種類ごとに計測し、記録し、月次実績を電気使用量とあわせて公表する。下期より、上期実績を踏まえた削減量の目標をたて取組む。

○○年○月○日
○○運送株式会社
環境保全管理責任者
代表取締役　○○○○

1-3　推進体制

認証基準
環境保全に関する管理責任者及び必要に応じて環境保全を推進するための組織を定めている。〔レベル１〕

■　取組のポイント

１．会社として環境保全管理に関する管理責任者を定めます。
環境保全活動はトップダウンで進めていくものなので、最高経営層を責任者とすることが望まれます。

２．複数の営業所が有る場合には、上記に加え、営業所ごとに責任者を定めます。営業所の環境保全管理責任者は営業所長とすることが望まれます。

３．企業の規模によっては、必要に応じて、環境保全管理責任者を補佐する推進責任者を定めたり、環境保全委員会などの環境保全を推進する組織を定めたりします。

４．責任者を定めたら文書にして社内へ周知します。

■　審査での確認ポイント

１．事業所ごとに環境保全管理責任者を定めているかを確認します。
２．責任者を定めていることを確認できる書類の名称や形式は問いません。

＜審査で確認する書類の例＞
・管理責任者が特定されていることを示す下記のいずれかのものが必要です。
　○　社内通達文書、社内報または掲示物
　○　その他文書化されたもの
・推進組織を定めている場合には、下記のものが必要です。
　○　組織図または体制表

◆　認証登録２年後以降の更新審査のための取組と対策

１．責任者や組織・体制が変わったらその都度、責任者を定めた書類を作り直して、責任者の変更を社内へ周知します。

＜事例：環境保全管理責任者を定めた書類＞

①推進組織を定めていない場合の例（営業所単独で取り組む場合）

掲示

グリーン経営　環境保全活動責任者

（〇〇運送株式会社〇〇営業所）

●環境保全管理責任者：営業所長　〇〇〇〇

（環境保全活動全般の計画、実施、管理の責任者）

●エコドライブ推進責任者：運行管理者　〇〇〇〇

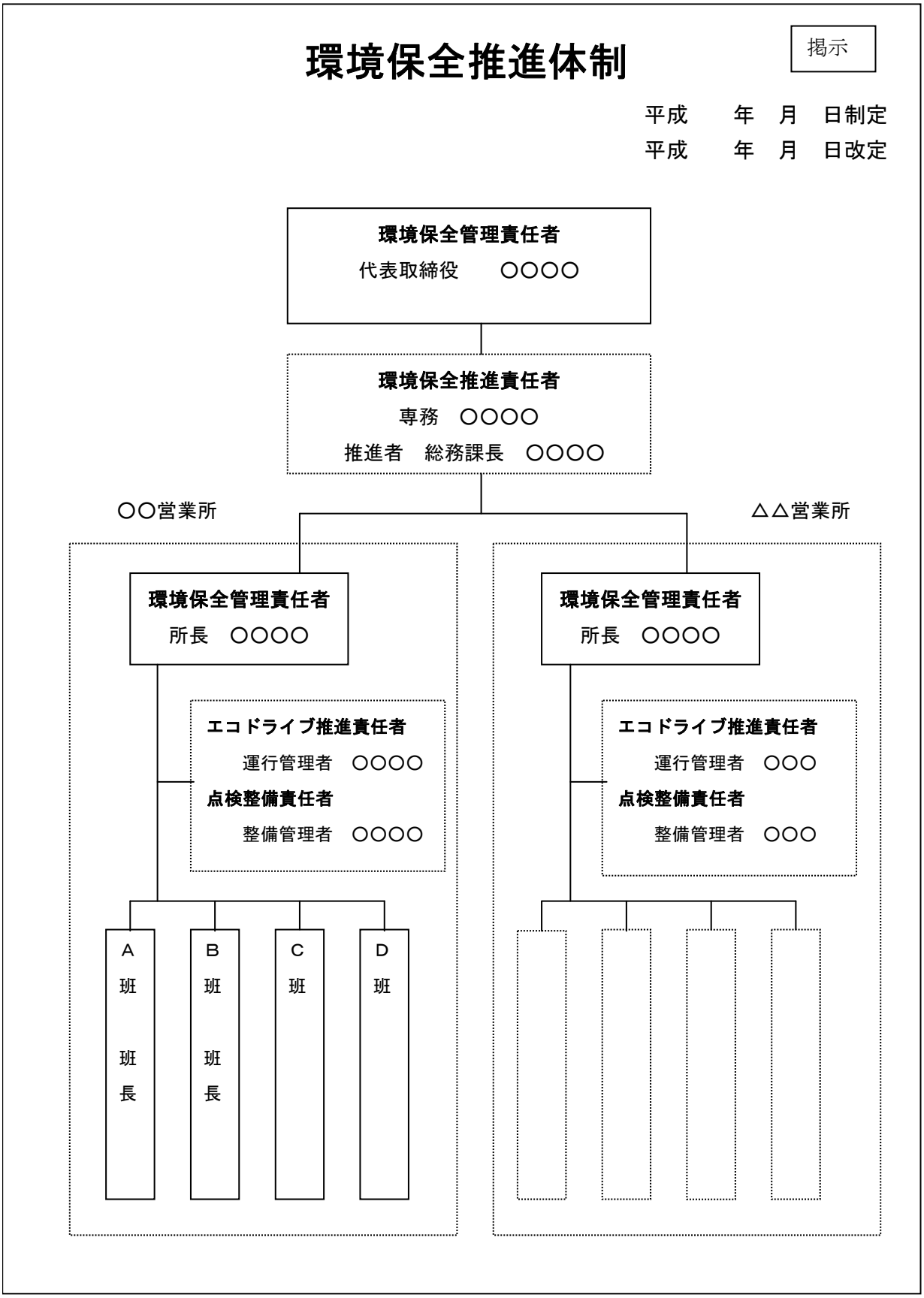
（エコドライブの推進により燃費向上を進めるための計画、実施、成果の確認、管理の責任者）

●点検整備責任者：整備管理者　〇〇〇〇

（車両の法定点検、環境に配慮した自主点検の点検・整備計画、実施、成果の確認、管理の責任者）

〇〇年〇〇月〇〇日
〇〇運送株式会社
代表取締役：＊＊＊＊＊＊

②推進組織を定めている場合の例（本社と複数営業所とで取り組む場合）



1-4　従業員に対する環境教育

認証基準
環境に関わる法規制や行政指導の内容等を従業員に伝達している。〔レベル１〕

■　取組のポイント

１．環境に関わる法規制や行政指導とは、環境を良くする、維持する、改善するなどの目的で国が定めた法律（NOx・PM 法や省エネ法など)、それに関連した政令、省令、通達、また各自治体が独自に定めた条例（アイドリングストップやディーゼル車等の規制等）などのことを言います。

２．どんな法律や条例があるかを調べて取りまとめた資料（一覧表など）を作成します。
この資料に基づき法令の種類や目的を従業員へ伝達します。

３．自社の業務に関連の深い法規制などから順次、その具体的な規制内容を該当資料に基づいて従業員に教育します。

４．個々の法令の教育用資料にはインターネット情報や業界パンフレットなどが利用できます。

５．「なぜこのような規制ができたのか」「規制のポイントは何か」を理解させることが教育のポイントです。

６．伝達・教育の方法には、資料の回覧、掲示、配付、集合教育での説明などがあります。

■　審査での確認ポイント

１．環境に関わる法規制等を取りまとめた資料を確認します。その形式や法令等の数などは問いません。
２．環境に関わる法規制等を教育しているかを確認します。
３．教育の方法や程度、従業員の理解度などは問いません。

＜審査で確認する書類の例＞
・遵守しなければならない環境関連法規、条例及び規制等を整理していることを示す下記のものが必要です。
　○ 遵守しなければならない環境関連法規制等を取りまとめたもの
・下記のいずれかにより法規制や行政指導が伝達されていることが必要です。
　○ 教育資料またはトラック協会の情宣物
　○ 社内通達文書、社内報、掲示物または議事録

＜過去の審査であった不適合例＞
①法規制等を取りまとめた資料を作成していない。②個々の法規制等の伝達・教育の資料または記録が無い。

◆　認証登録２年後以降の更新審査のための取組と対策

１．「環境に関わる法規制や行政指導の内容」について１年に１回以上は教育することが必要です。教育に使用した資料は保管します。

＜事例①：環境関連の法規制等を取りまとめた資料＞

環境関連法規制一覧

掲示

・ 各法令の具体的な教育用資料にはインターネットなどの資料を適宜利用する。
・ 具体的規制内容の教育伝達方法は説明、掲示、回覧、配付などによる。

環境基本法　（教育実施：□）
・ 環境の保全について、基本理念を定め、並びに国、地方公共団体、事業者及び国民の責務を明らかにする。

地球温暖化対策推進法　（教育実施：□）
・ 社会経済活動その他の活動による温室効果ガスの排出の抑制等を促進する為の措置を講ずる。

循環型社会形成推進基本法　（教育実施：□）
・ 循環型社会形成推進基本計画の策定及びその他循環型社会の形成に関する施策の基本となる事項を定める。

省エネルギー法　（教育実施：□）
・ 燃料資源の有効な利用のため、工場、輸送、建築物及び機械器具についてのエネルギー使用の合理化に必要な措置を講ずる。

資源有効利用促進法　（教育実施：□）
・ 資源の有効な利用の確保を図り、廃棄物の発生の抑制及び環境の保全のため、使用済物品等及び副産物の発生の抑制並びに再生資源及び再生部品の利用の促進を図る。

グリーン購入法　（教育実施：□）
・ 国、独立行政法人等及び地方公共団体による環境物品等の調達の推進、環境物品等に関する情報の提供、その他の環境物品等への需要の転換を促進するために必要な事項を定める。

家電リサイクル法　（教育実施：□）
・ 特定家庭用機器廃棄物の再商品化等に関し、これを適正かつ円滑に実施するための措置を講じ、廃棄物の減量、廃棄物の適正な処理及び資源の有効な利用の確保を図る。

自動車リサイクル法　（教育実施：□）
・ 自動車製造業者等及び関連事業者による使用済自動車の引取り及び引渡し並びに再資源化等を適正かつ円滑に実施するための措置を講ずる。

廃棄物処理法　（教育実施：□）
・ 廃棄物の排出を抑制し、廃棄物の適正な分別、保管、収集、運搬、再生、処分等の処理を規制する。

高圧ガス保安法　（教育実施：□）
・ 高圧ガスによる災害を防止するため、高圧ガスの製造、貯蔵、販売、移動その他の取扱及び消費並びに容器の製造及び取扱を規制する。

1／2

フロン回収破壊法　（教育実施：□）

・ オゾン層を破壊し又は地球温暖化に深刻な影響をもたらすフロン類の大気中への排出を抑制するために特定製品からのフロン類の回収及びその破壊の促進等に関する指針及び事業者の責務等を定める。

騒音規制法　（教育実施：□）

・ 工場及び事業場における事業活動並びに建設工事に伴い発生する相当範囲にわたる騒音について必要な規制を行なう。また自動車騒音に係る許容限度を定める。

大気汚染防止法　（教育実施：□）

・ 工場及び事業場における事業活動並びに建築物等の解体等に伴うばい煙、揮発性有機化合物及び粉じんの排出等を規制し、有害大気汚染物質対策の実施を推進する。また、自動車排出ガスに係る許容限度を定める。

道路運送車両法　（教育実施：□）

・ 道路運送車両に関し、安全性の確保及び公害の防止その他の環境の保全並びに整備についての技術の向上を図る。（車両の保安基準を定め、点検整備について規定する）

NOx・PM 法　（教育実施：□）

・ 自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質による大気の汚染が著しい特定の地域内に使用の本拠の位置を有する一定の自動車につき窒素酸化物排出基準及び粒子状物質排出基準を定める。

東京都条例（ディーゼル車規制）　（教育実施：□）

・ 条例規制（排出ガス基準）非適合車の都内乗入運行規制。
・ 低公害車の導入、アイドリングストップの遵守などの規制。

埼玉県条例（ディーゼル車規制）　（教育実施：□）

・ 条例規制（排出ガス基準）非適合車の県内乗入運行規制。
・ 低公害車の導入、アイドリングストップの遵守などの規制

千葉県条例（ディーゼル車規制）　（教育実施：□）

・ 条例規制（排出ガス基準）非適合車の県内乗入運行規制。
・ 低公害車の導入、アイドリングストップの遵守などの規制。

神奈川県条例（ディーゼル車規制）　（教育実施：□）

・ 条例規制（排出ガス基準）非適合車の県内乗入運行規制。
・ 自動車からのみだりな排出ガス排出や、騒音発生の規制など。

兵庫県条例（ディーゼル自動車等の運行規制）　（教育実施：□）

・ 阪神東南部地域において大型車の運行規制を実施する。
・ 自動車 NOｘ・PM 法の排出基準に適合しない自動車で、車両総重量８トン以上の自動車（バスについては定員３０人以上の大型バス）は、阪神東南部地域（神戸市灘区、東灘区、尼崎市、西宮市（北部を除く）、芦屋市、伊丹市）内の運行禁止。

大阪府条例（流入車規制）　（教育実施：□）

・ 排出基準を満たさないトラック・バス等の府域の対策地域内への発着を禁止する流入車規制。

２／２

＜事例②：環境関連の個別法令教育資料＞

・自動車 NOx・PM 法

http://www.env.go.jp/air/car/pamph/index.html

・東京都条例（自動車規制）

http://www.kankyo.metro.tokyo.jp/vehicle/attachement/aramashi_18.pdf

・廃棄物処理法

http://www.kankyo.metro.tokyo.jp/resource/attachement/ikkatu%20shiryou.pdf

・自動車リサイクル法

http://www.jarc.or.jp/automobile/

上記以外にも各法令の説明資料が、
インターネットから入手できます。

2.　エコドライブの実施

2-1　燃費に関する定量的な目標の設定等　①

認証基準
走行距離および燃料の使用状況について、会社として把握している。〔レベル１〕

■　取組のポイント

１．燃費を把握する方法は問いません。
ただし、これから燃費を把握する場合は、少なくとも１ヶ月間の実績を把握してください。

なお、燃費の増減の要因を分析するため、次のような細かい把握が望まれます。
・車両ごとに、給油のたびに、走行距離、給油量を記録し、燃費を把握します。
・前月末の給油から今月末の給油までを１ヶ月として月間燃費を把握します。

２．確実な燃費把握のために、記録の抜け漏れが無いようにします。

３．把握した燃費実績はチェックリストの表１に記入し、燃費の改善目標を立てる基とします。

■　審査での確認ポイント

１．走行距離、給油量、燃費を把握していることを集計表等で確認します。
２．計算や集計結果に間違いがあっても審査の結果には影響しません。審査後に集計表等を修正すればかまいません。
３．集計表等の形式、書式等は自由です。紙ベースやパソコンベースなどの方法も問いません。

＜審査で確認する書類の例＞
チェックリストの表１の記載内容を裏付ける下記のものが必要です。
○　走行距離・燃料使用量一覧表または集計表

◆　認証登録２年後以降の更新審査のための取組と対策

１．燃費の把握を続け、少なくとも年度ごとに集計を行います。
２．前期の燃費の年間集計表等は、紙またはパソコンで保管します。
３．パソコンで保管する場合はデータのバックアップを必ず取りましょう。

＜事例①：燃費実績を管理する表（車両別、月間燃費記録表）＞

月間燃費記録表

平成 24 年 5 月

車番

ドライバー名

（注）黄色のセルのみ入力します。

今年度の燃費目標（A）	9.00 km/ℓ

前月の最終給油時　距離メーター　①	998.6 km

日付	給油時の走行距離メーター	走行距離(B)（今回給油時の走行距離メータ）－（前回給油時の距離メータ）	給油量(C)	燃費(D) D＝B÷C	対目標増減(E) E=D-A	備考
3	2,001.5 km	1,002.9 km	99.80 ℓ	10.05 km/ℓ	1.05 km/ℓ	
10	3,002.8 km	1,001.3 km	92.40 ℓ	10.84 km/ℓ	1.84 km/ℓ	
18	4,024.5 km	1,021.7 km	118.40 ℓ	8.63 km/ℓ	-0.37 km/ℓ	
26	4,653.7 km	629.2 km	60.70 ℓ	10.37 km/ℓ	1.37 km/ℓ	
	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
合計給油量			371.30 ℓ ④			

前月の最終給油時メーター①	998.6	km		対目標増減＝⑤-(A)	0.84	km/ℓ
今月の最終給油時メーター②	4,653.7	km				
今月の走行距離 ③	3,655.1	km	③＝②-①			
今月の給油量 ④	371.30	ℓ	給油量(C)の合計			
今月の燃費 ⑤	**9.84**	km/ℓ	⑤＝③÷④			

＜事例②：燃費実績を管理する表（年間燃費集計表）＞

平成 24 年度　燃料消費量・燃費実績集計表

エコモ運輸㈱東京営業所

掲示

燃費改善目標：対前年度比アップ：	2	%

（注意）黄色のセルのみデータを入力します。他のセルは自動計算です。

車両ｸﾗｽ（最大積載量）	車両番号	運転手	前期	今期	4月			5月			3月			年度計			目標	燃費
			燃費	目標	走行距離	給油量	燃費	走行距離	給油量	燃費	走行距離	給油量	燃費	走行距離	給油量	燃費	達成率	改善率
			km/ℓ	km/ℓ	km	ℓ	km/ℓ	km	ℓ	km/ℓ	km	ℓ	km/ℓ	km	ℓ	km/ℓ	%	%
最大積載量1t以上2t未満																		
1．2トン	1234	＊＊＊	*9.04*	9.22	4,255.0	466.0	9.13	3,866.0	422.0	9.16				8,121.0	888.0	*9.15*	99.2	1.2
1．5トン	2345	○○○	*8.67*	8.84	3,874.0	435.0	8.91	3,544.0	406.0	8.73				7,418.0	841.0	*8.82*	99.7	1.7
小計			*8.86*	9.03	8,129.0	901.0	9.02	7,410.0	828.0	8.95	0.0	0.0		15,539.0	1,729.0	*8.99*	99.5	1.5
最大積載量2t以上4t未満																		
3．5トン	3456	△△△	*8.77*	8.95	3,866.0	435.0	8.89	3,522.0	412.0	8.55				7,388.0	847.0	*8.72*	97.5	−0.6
3．7トン	4485	□□□	*8.12*	8.28	2,987.0	358.0	8.34	2,566.0	315.0	8.15				5,553.0	673.0	*8.25*	99.6	1.6
小計			*8.45*	8.61	6,853.0	793.0	8.64	6,088.0	727.0	8.37	0.0	0.0		12,941.0	1,520.0	*8.51*	98.8	0.8
最大積載量4t以上6t未満																		
														0.0	0.0			#VALUE!
														0.0	0.0			#VALUE!
小計					0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0			#VALUE!
最大積載量6t以上8t未満																		
														0.0	0.0			#VALUE!
														0.0	0.0			#VALUE!
小計					0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0			#VALUE!
最大積載量8t以上10t未満																		
														0.0	0.0			#VALUE!
														0.0	0.0			#VALUE!
小計					0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0			#VALUE!
最大積載量10t以上12t未満																		
														0.0	0.0			#VALUE!
														0.0	0.0			#VALUE!
小計					0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0			#VALUE!
特種用途自動車（ローリー、冷凍車など）																		
														0.0	0.0			#VALUE!
														0.0	0.0			#VALUE!
小計					0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0			#VALUE!
事業所全体			*8.65*	8.82	14,982.0	1,694.0	8.84	13,498.0	1,555.0	8.68	0.0	0.0		28,480.0	3,249.0	*8.77*	99.4	1.4

当月分の燃費実績は、前月最終給油から当月最終給油までの総走行距離、総給油量を基に計算する。
毎月の最終給油日が一定(同じ日)している必要は無い。

2-1　燃費に関する定量的な目標の設定等　②

認証基準
エコドライブについて、会社として燃費に関して定量的な目標を設定している。
〔レベル２〕

■　取組のポイント

１．把握した１ヶ月以上の燃費実績を基にして、今年度の燃費改善目標値を定めます。目標設定期間は、初めは年度途中からで１年間に満たない期間でもかまいません。
ここでいう年度とは、各社で自由に定めた期間のことで、特に規制はありません。決算年度と同様でなくても結構です。

２．初めは燃費目標の基にする燃費実績は１ヶ月以上あれば結構ですが、季節等の影響があるので、１年間の燃費実績を基にした目標を立てることが望まれます。

３．目標は、事業所全体で立てるだけでなく、車両ごと、ドライバーごと、車種ごと、最大積載量ごと、運行形態ごとなど管理しやすい単位でそれぞれ立てることが望まれます。

４．永続的に燃費向上を図ることは困難です。そのため、目標値が毎年改善されていなくても問題ありません。

５．設定した燃費目標をチェックリストの表２に記入してください。

■　審査での確認ポイント

１．燃費目標値を、過去（前年度）の燃費実績に基づいて、決めているかを確認します。
２．燃費の改善率、燃費値、達成状況は問いません。

＜審査で確認する書類の例＞
表２の記載の通り目標が設定されていることを裏付ける下記のいずれかのものが必要です。
- ○　環境方針、環境目標
- ○　経営目標
- ○　社内通達文書、社内報または掲示物

＜過去の審査であった不適合例＞
①燃費目標を定めていることが分かる書類または記録がない。

◆　認証登録２年後以降の更新審査のための取組と対策

１．前年度の燃費実績を把握し、これを基に今年度の目標を決めるという取組を続けます。
２．決めた燃費目標は社員へ周知し、目標達成への協力依頼や意識啓蒙のための教育指導を適宜続けます。
３．取組が進んで燃費改善が難しければ現状燃費の維持という目標もありえます。

＜事例：燃費目標設定＞

掲示

エコモ運送㈱　東京営業所

燃費目標（年間平均）

（平成 24 年 4 月～平成 25 年 3 月）

前年度比　１％　改善

① 全車両平均燃費：

7.13　km/ℓ

②最大積載量別平均燃費：

2 ﾄﾝ以上～4 ﾄﾝ未満車：　8.01 km/ℓ

4 ﾄﾝ以上～6 ﾄﾝ未満車：　6.22 km/ℓ

③運行別平均燃費：

地場車：　8.25 km/ℓ

中長距離車：　6.53 km/ℓ

＊目標燃費達成の為に、エコドライブの徹底に努めましょう。

＊特にアイドリングストップを徹底しましょう。

＊燃費改善で地球温暖化防止に貢献しましょう。

2-2　エコドライブのための実施体制　①

認証基準
　エコドライブを推進するための責任者を定めている。〔レベル１〕

■　取組のポイント

１．エコドライブを推進するための責任者を決めます。

２．一般的には運行管理者が適任でしょう。会社（事業所）の規模や状況によっては、営業所長や社長などが兼任してもかまいません。

３．責任者を決めたら従業員に文書で知らせます。

■　審査での確認ポイント

１．責任者が決められていることを確認します。
２．決められた責任者が誰かが分かる書類の種類や書式などは問いません。

＜審査で確認する書類の例＞
　責任者が特定されていることを示す下記のいずれかのものが必要です。
　　○　社内通達文書、社内報または掲示物
　　○　その他文書化されたもの

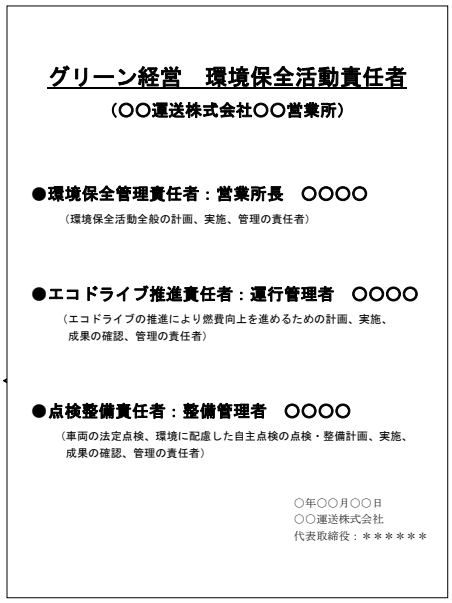
◆　認証登録２年後以降の更新審査のための取組と対策

１．責任者が変更された場合は、責任者を定めた書類を修正し社内へ周知します。

＜事例：エコドライブ推進責任者を定めた書類＞

⇒　Ｐ．８３「環境保全管理責任者を定めた書類」を参照

（再掲）


グリーン経営　環境保全活動責任者
（〇〇運送株式会社〇〇営業所）

●環境保全管理責任者：営業所長　〇〇〇〇
（環境保全活動全般の計画、実施、管理の責任者）

●エコドライブ推進責任者：運行管理者　〇〇〇〇
（エコドライブの推進により燃費向上を進めるための計画、実施、成果の確認、管理の責任者）

●点検整備責任者：整備管理者　〇〇〇〇
（車両の法定点検、環境に配慮した自主点検の点検・整備計画、実施、成果の確認、管理の責任者）

〇年〇〇月〇〇日
〇〇運送株式会社
代表取締役：＊＊＊＊＊＊

2-2 エコドライブのための実施体制　②

認証基準
ドライバーに対して、エコドライブに関する基礎的な知識について、５項目以上の教育・指導を行っている。〔レベル１〕

■　取組のポイント

１．チェックリストの表３の項目あるいはその他のエコドライブの項目を基にして、エコドライブにはどんな項目があるか、各項目はどんな点に注意して行うか、どんなメリットが期待できるかなどを、５項目以上について、簡潔に、従業員へ教育し、実施のための指導を行います。

２．教育、指導の方法には、エコドライブに関する資料の掲示、回覧、配付、集合教育での説明などがあります。

３．指導している項目についてチェックリストの表３に記入してください。

■　審査での確認ポイント

１．５項目以上のエコドライブ項目を明確にし、従業員へ教育・指導しているかを確認します。
２．教育・指導のやり方、程度、成果などは問いません。

＜審査で確認する書類の例＞
表３の取組項目のうち、５項目以上について教育・指導を行っていることを示す下記のいずれかのものが必要です。
- ○　教育資料
- ○　社内通達文書、社内報または掲示物
- ○　教育記録

◆　認証登録２年後以降の更新審査のための取組と対策

１．少なくとも１年間に１回は教育・指導します。効果的なエコドライブの実施のためには日常的な教育・指導が望まれます。
２．教育・指導の資料を保管します。資料を使わない場合は教育の記録を作って保管します。

（参考）　次ページの事例以外のエコドライブ項目例

- ○　グリーンゾーンで運転する
- ○　発進したらアクセルをゆるめる
- ○　車間距離を十分にとって余裕のある運転を
- ○　予知運転による停止・発進回数の抑制
- ○　エンジンブレーキを有効に使う
- ○　排気ブレーキを入れっぱなしにしない
- ○　走行ルートは事前に確認し、無駄な走行はしない

＜事例：エコドライブに関する基礎的な知識の教育・指導＞

エコドライブ項目	目的や効果
荷物の積み下ろしの際には、アイドリングストップを心がける。	アイドリング状態にある時の１時間当たりの燃料消費量はそのエンジン排気量の 10%程度です。つまり、排気量 10ℓのエンジンならば、１時間のアイドリングで 1ℓを消費することになります。
急発進、急加速、急ブレーキを控える。	急発進・急加速をすると、必要以上にエンジンの高回転域を使うことになり、通常の加速に比べて著しく燃費が悪化します。 ディーゼル車は、走行中にアクセルペダルの踏み込みをやめてエンジンブレーキの状態にすると、エンジンの燃料供給がカットされ無噴霧状態となるので、この状態を多用すると燃費向上につながります。 フットブレーキのみの使用に比べて、エンジンブレーキを使用して停止した場合、一般的に大型車で１回当り 20～25cc の燃料を節減できます。１日のブレーキ回数を６００回として、さらに、年間に換算すると延べ１８万回となり、燃料消費量としては 3,600～4,500ℓ、金額として 36～45 万円（100 円/ℓ）の節約となります。
不要なものは積まない。	車の燃費は荷物の重さに敏感です。運ぶ必要の無い荷物は降ろしましょう。
シフトアップを早めに行う。	大型車が５速ではなく４速、中・小型車が４速でなく３速というように、一段下のギアで走行したとすると、燃費はそれぞれ 20～40%も悪くなります。
経済速度で走る。	経済速度とは、1km 当たりの燃料消費量が最も少ないエンジン回転数で走る速度です。例えば、交通の状況から経済速度が 50km/h の時、60km/h に速度を上げた場合、燃料消費量は 10%多くなります。
タイヤの空気圧を適正にする。	10 トン車の空気圧が 100kPa（=1.0kgf/cm^2）低いと燃費は約 1.5%悪化するといわれています。
空ぶかしをしない。	空ぶかし１回あたりの燃料消費量は、大型車 10～12cc 中型車 5～7cc 小型車 3～5cc。 例えば、燃料 1ℓで大型車が約 3km 走行（1cc で 3m 走行）できると仮定すれば、大型車が１回空ぶかしすると、30～36m 走行分の燃料を無駄にしていることになります。
エアコンの設定温度（使用）を控えめにする。	エアコンの使用によりエンジンの回転数が高くなるため、結果として燃料の使用量が増加します。エアコンの使用は最小限に心がけ、こまめに適正な温度に調整することが重要です。

2-3　アイドリングストップの励行　①

認証基準
アイドリングストップの励行を重点的に取り組むよう周知している。〔レベル１〕

■　取組のポイント

１．アイドリングストップはエコドライブの項目の中でも重要な項目です。

２．このアイドリングストップに日ごろから重点的に取り組むことをドライバーへ周知します。

３．周知の仕方は自由ですが、例えば、ステッカー、看板、指示文書の掲示や回覧、デジタコの評点（重み付け）を重くする、点呼での指導、集合教育で説明するなどの方法を組み合わせて利用すると良いでしょう。

■　審査での確認ポイント

１．アイドリングストップの励行を重点的に取り組むことをドライバーへ周知しているかを確認します。
２．周知方法、程度、頻度、また、ドライバーの理解や実施度などは問いません。

＜審査で確認する書類の例＞
下記のいずれかにより周知されていることが必要です。
- ○　教育資料
- ○　社内通達文書、社内報または掲示物
- ○　教育記録

◆　認証登録２年後以降の更新審査のための取組と対策

１．少なくとも１年間に１回は教育・指導します。効果的な取組のためには日常的に継続した教育・指導が望まれます。
２．教育・指導の資料は保管します。口頭説明のみの場合は教育の記録を作って保管します。

＜事例：アイドリングストップの励行を周知＞

①アイドリングストップのステッカーを車両に貼付

②　Ｐ．９３　燃費目標設定の例を参照
③　Ｐ．９９　アイドリングストップ実施項目の例を参照

2-3　アイドリングストップの励行　②

認証基準
　アイドリングストップに関する具体的な実施項目を定めている。〔レベル２〕

■　取組のポイント

１．どのような場合にアイドリングストップをするか具体的な実施項目を定めて、文書化し、ドライバーに周知します。

２．業務内容や車両の用途（冷凍車、ローリー等）、キャビン内の設備（エアヒーター、蓄熱マット、畜冷式クーラー等）などによって、どのような場合にアイドリングストップを実施できるかが変わってきます。各車の用途や設備を踏まえて、業務に支障が無い範囲で実施項目を決めます。

３．ドライバーへの周知方法は、文書の掲示、回覧、配付、あるいは集合教育での説明など自由です。

■　審査での確認ポイント

１．アイドリングストップを行う具体的な実施項目（場合）を定めているかを確認します。
２．項目の数や内容、実施の程度や有無は問いません。

＜審査で確認する書類の例＞
　具体的な実施項目を定めていることを示す下記のいずれかのものが必要です。
　　○　教育資料
　　○　社内通達文書、社内報または掲示物
　　○　教育記録

◆　認証登録２年後以降の更新審査のための取組と対策

１．実施項目は必要があれば見直します。変更の場合には実施項目を定めた書類を作り直してドライバーへ周知します。

＜事例：アイドリングストップ実施項目を定めた書類＞

アイドリングストップの徹底！！

掲示

地球温暖化防止、燃費改善、燃料代節減の為に
アイドリングストップを徹底しよう。

環境に優しく、プロのドライバーだからこそ
アイドリングストップを。

① 積込、荷降しの時
② 荷待ちの時
③ 食事や休憩の時
④ コンビニ利用の時
⑤ 工事や事故などの渋滞路で２分以上停車の時
⑥ 荷主構内の入出門手続きの時
⑦ 出荷伝票手続きの時
⑧ 踏み切り待ちの時
⑨ 洗車の時
⑩ 給油の時
⑪ 点呼の時
⑫ 日常点検の時
⑬ 暖機運転は通常は３分以内、冬場は５分以内

（注意）運送業務の実態から考えて、実施できない項目は削除して利用する。

2-4　推進手段等の整備

認証基準
エコドライブを実施するための手引き（省エネ運転マニュアル等）をドライバーに配布している。〔レベル１〕

■　取組のポイント

１．エコドライブの取組項目、具体的なやり方、注意点、効果などが説明されているエコドライブに関する手引き（説明書、教本）を全ドライバーへ配布し、全員がいつでも利用できるようにします。

２．手引きとしては、トラック協会、トラックメーカー、各種団体などが発行したものを利用することができます。

３．配布する手引きは、印刷された冊子でも、元の資料をコピーしたものでも、インターネットから入手・プリントしたものでもかまいません。

■　審査での確認ポイント

１．エコドライブに関する手引きがドライバーへ配布されているかを、配布した手引きの控えなどで確認します。
２．手引きの種類、配布の時期、手引きの利用状況や理解などは問いません。

＜審査で確認する書類の例＞
ドライバーに配布していることを裏付ける下記のいずれかのものが必要です。
- ○　教育資料
- ○　社内通達文書または社内報
- ○　冊子類

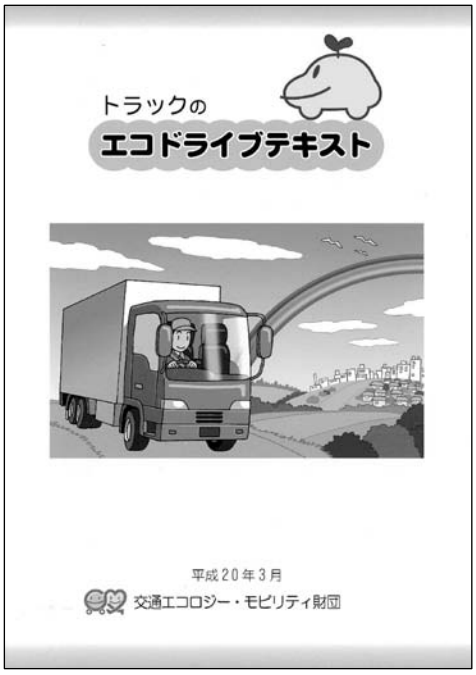
＜過去の審査であった不適合例＞
①エコドライブを実施するための手引きを配布していない。

◆　認証登録２年後以降の更新審査のための取組と対策

１．手引きをドライバーへ一度配ったら、時には、紛失していないかを確認してみると良いでしょう。無くしたドライバーがいたら再度配ります。
２．新規採用のドライバーがいれば同じものを配ります。

＜事例：エコドライブを実施するための手引き＞

①「トラックのエコドライブテキスト」



問い合わせ先：
（公財）交通エコロジー・モビリティ財団
交通環境対策部
電話：03 - 3221 - 7636
（頒布価格：200 円）

②「省エネ運転マニュアル」と「エコドライブ推進手帳」

問い合わせ先：
（公社）全日本トラック協会
〒163-1519
東京都新宿区西新宿 1 丁目 6 番 1 号
新宿エルタワー19 階
電話：03 - 5323 - 7243（交通環境部）
ホームページ　http://www.jta.or.jp
（無料）

3. 低公害車の導入

3-2 最新規制適合ディーゼル車：導入目標の設定と取組 ①

認証基準
保有しているディーゼル車が何年規制に適合しているかについて把握している。
〔レベル１〕

■ 取組のポイント

１．保有ディーゼル車の車検証に記載されている型式の識別記号を確認し、チェックリストの表７の「ディーゼル車排出ガス規制区分」欄で何年度の排出ガス規制に適合しているかを調べ、把握した内容をチェックリストの表７のＡ項に記入してください。

把握した内容を車両管理台帳などに整理することは車両管理上で有効です。

識別記号・・・型式の - （ハイフン）の前部のアルファベット１～３文字の部分のことです。何年の排出ガス規制（車両メーカーに対する規制）に適合しているかを表わしています。

２．識別記号と何年度の排出ガス規制に適合しているかを整理し、保有ディーゼル車の排出ガス性能（NOx・PM 値など）を把握することが大切です。
このことが、新車代替の計画、NOx・PM 法や首都圏などの条例による車両規制などに適正に対応することのもととなります。

■ 審査での確認ポイント

１．チェックリストの表７の記載に基づいて、内容が合っているか車検証等と照合し確認します。
２．車両管理台帳等を利用の場合はその書式等は問いません。

＜審査で確認する書類の例＞
表７（Ａ項）の記載内容を裏付ける下記のものが必要です。
○ 車検証の写しまたは車両管理台帳

◆ 認証登録２年後以降の更新審査のための取組と対策

１．車両管理台帳等で管理している場合は、車両の入替えがあったら内容を修正します。
２．把握したデータに基づいて、車両の代替計画や必要な法令への対策を立てていきます。

＜事例：車両管理台帳＞

（排ガス規制適合把握、NOx・PM 法規制適合把握、最新規制適合ディーゼル車代替計画、条例規制適合把握、排ガス減少装置のメンテナンス）

○○年度　　車両管理台帳兼代替計画表

車両番号	燃料種別	初年度登録		排出ガス規制区分		排出ガス減少装置（後処理装置）		NOx･PM法、条例等の適合状況（下段：非適合車の場合の猶予期限）					代替計画			
						種類	メンテナンス	NOx･PM法	ﾃﾞｨｰｾﾞﾙ車等運行規制条例				○○年	△△年	◇◇年	▽▽年
		年	月	型式	規制区分				東京･埼玉	千葉･神奈川	兵庫	大阪				
12-34	軽油	○○	9	PKG	新長期規制(H17)	尿素SCR	20万km又は2年ごとフィルター交換	適合	適合	適合	適合	適合				
						DPR	15万km又は1年ごと排気圧点検又はフィルター及び差圧パイプの清掃									
12-36	軽油	○○	5	KL	長期規制(H11)			適合	非適合	適合	適合	適合				3月
									○○年5月							
45-67	軽油	○○	11	KC	短期規制(H6)	酸化触媒	メンテナンスフリー	非適合	適合	適合	非適合	非適合		9月		
								○○年11月2日			○○年11月2日	○○年11月2日				
45-68	軽油	○○	8	KC	短期規制(H6)			非適合	非適合	非適合	非適合	非適合	6月			

3-2 項①
排ガス規制
適合把握

3-3 項
条例規制適合
把握（1）

3-2 項②
NOx・PM 法
規制適合把握

3-3 項
条例規制適合
把握（2）

3-2 項③
最新規制適合
ディーゼル車
代替計画

4-3-4 項
排ガス減少装置のメンテナンス

3-2　最新規制適合ディーゼル車：導入目標の設定と取組　②

認証基準
（営業所が NOx・PM 法対策地域内にある場合のみ）NOx・PM 法に基づく、今年度の規制対象となる車両の台数について把握している。〔レベル１〕

■　取組のポイント

１．この項目は、営業所が NOx・PM 法の対策地域内にある事業者のみが対象となります。

２．マニュアルＰ．２６「●自動車 NOx・PM 法における車種規制」を参照して規制内容を理解し、保有ディーゼル車の適合状況について次のことを把握します。

「NOx・PM 法の規制に適合していない車両（非適合車）があるか」
「非適合車が有る場合は、最終使用可能日（猶予期限）はいつか」

（参考）車両の NOx・PM 法への適非状況、車検の最終有効期限は、車検証の備考欄に記載されています。

把握した内容を車両管理台帳などに整理することは車両管理上で有効です。

３．保有ディーゼル車のうち、現在から各社の今年度末（会計年度末など）までに使用の猶予期限が切れる車両の台数をチェックリストの表７のＢ項に記入してください。

■　審査での確認ポイント

１．チェックリストの表７の記載内容が合っているかどうか車検証等と照合して確認します。
２．車両管理台帳等を利用の場合はその書式等は問いません。

＜審査で確認する書類の例＞
表７（Ｂ項）の記載内容を裏付ける下記のものが必要です。
○　車検証の写しまたは車両管理台帳

◆　認証登録２年後以降の更新審査のための取組と対策

１．車両管理台帳等で管理している場合は、車両の入替えがあったら内容を修正します。

＜事例：　NOx・PM 法適合把握＞

⇒　Ｐ．１０３　「車両管理台帳」の NOx・PM 法規制適合把握の部分を参照

3-2　最新規制適合ディーゼル車：導入目標の設定と取組　③

認証基準
最新規制適合ディーゼル車の導入について計画を策定し、目標達成に向けて導入に取り組んでいる。〔レベル２〕

■　取組のポイント

１．最新規制適合ディーゼル車の導入とは新車代替計画のことをいいます。

２．保有ディーゼル車の排出ガス性能を把握し、NOx・PM 法や条例などの規制に適正に対応し、より低公害な最新規制適合ディーゼル車への代替えを計画的にすすめるようにします。

３．車両導入は費用も大きく経営の基盤でもあるため、1 年程度の短期的な計画ではなく、３年以上（今年度、次年度、次次年度…）の新車代替計画をたてて取り組みます。

４．経営上の諸事情を考慮して、計画がゼロ台ということもありえます。また、計画の変更修正は適宜自由に行えます。

５．現時点から各社の今年度末（会計年度末など）までに保有ディーゼル車を新車に代替えする計画があればその台数をチェックリストの表７のＣ項に記入してください。

■　審査での確認ポイント

１．３年間以上の新車に代替えする計画を立てているかを計画書等で確認します。
２．計画書の書式や計画通りに実施されているかどうかなどは問いません。

＜審査で確認する書類の例＞
表７（Ｃ項）の記載内容を裏付ける下記のものが必要です。
　　○　３年以上の期間を設定した新車代替計画表（導入計画表）

＜過去の審査であった不適合例＞
①代替（導入）計画を立てていない。

◆　認証登録２年後以降の更新審査のための取組と対策

１．年度ごとに計画を見直し、３年間以上の計画を維持します。

＜事例：　最新規制適合ディーゼル車の代替（導入）計画＞

⇒　Ｐ．１０３　「車両管理台帳」の最新規制適合ディーゼル車代替計画の部分を参照

3-3　地域で定める低公害車等に関する制度への取組

認証基準

（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、兵庫県および大阪府ディーゼル車等の運行規制に関する条例の定める地域を運行する車両がある場合のみ）今年度、条例に定める運行規制の対象となる車両の台数を把握している。〔レベル２〕

■　取組のポイント

１．この項目は、条例の定める地域を運行する車両がある事業者のみが対象となります。

２．条例規制地域では排出ガス基準を満たさないディーゼル車を運行できないように規制しています。マニュアルＰ．３０「NOx・PM 法と地域で定める低公害車等に関する制度の内容」（表）を参照して、条例の規制内容（規制対象地域、乗入猶予期間等）を理解し、保有ディーゼル車の適合状況について次のことを把握します。

「条例の規制に適合してない車両（非適合車）があるか」
「非適合車が有る場合は、最終走行可能日（猶予期限）はいつか」

（参考）車両の各条例への適非状況は、車検証で型式を確認し、チェックリストの表９の各記入欄を見れば確認できます。記入欄に横線（------）が記載されている型式車両は条例適合車で、記載のない型式車両は非適合車です。

把握した内容を車両管理台帳などに整理することは車両管理上で有効です。

３．条例の定める地域を運行している保有ディーゼル車の台数をチェックリストの表９のＡ項に記入してください。そのうち、現時点から各社の今年度末（会計年度末など）までに規制の猶予期限が切れ、運行ができなくなる車両の台数を該当するＢ～Ｅ項に記入してください。

■　審査での確認ポイント

１．チェックリストの表９の記載内容が合っているかどうか車検証等と照合して確認します。（各車両の条例への適合、非適合の状況および使用可能期限を把握しているかを確認）
２．車両管理台帳等を利用の場合はその書式等は問いません。

＜審査で確認する書類の例＞

表９の記載内容を裏付ける下記のものが必要です。

○　車検証の写しまたは車両管理台帳

◆　認証登録２年後以降の更新審査のための取組と対策

１．車両管理台帳等で管理している場合は、車両の入替えがあったら内容を修正します。

＜事例：　条例規制適合把握＞

⇒　Ｐ．１０３　「車両管理台帳」の条例規制適合把握の部分を参照

4.　自動車の点検・整備

4-1　点検・整備のための実施体制　①

認証基準
点検・整備の責任者を、点検・整備に関する権限を明確に示した上で、任命している。〔レベル１〕

■　取組のポイント

１．環境保全に配慮した点検・整備の実施を確実にするための責任者を任命します。

２．点検・整備は専門的な事柄なので、責任者には、法定の整備管理者や点検・整備に知識や経験のある人を充てるのが適切でしょう。

３．責任者には点検・整備に関してどのような権限があるのかを明確にして、社内へ周知します。

４．法定の整備管理者が選任されていれば、特に点検・整備の責任者を別に定める必要はありません。

■　審査での確認ポイント

１．点検・整備責任者が任命されていることを確認します。
２．責任者を確認する書類は、定められた責任者が誰かが分かる書類であれば何でもかまいません。書式も問いません。

＜審査で確認する書類の例＞
点検・整備の責任者（法令で定める整備管理者でも可）を任命していることを示す下記のいずれかのものが必要です。
- ○　法令で定める整備管理者の場合は選任届の写し
- ○　社内通達文書、社内報または掲示物
- ○　その他文書化されたもの

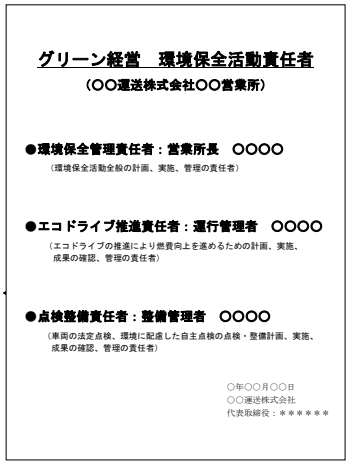
◆　認証登録２年後以降の更新審査のための取組と対策

１．責任者が変更された場合は、責任者を定めた書類を修正し社内へ周知します。

＜事例：点検・整備責任者を定めた書類＞

⇒　Ｐ．８３　「環境保全管理責任者を定めた書類」を参照

（再掲）


グリーン経営　環境保全活動責任者
（〇〇運送株式会社〇〇営業所）

●環境保全管理責任者：営業所長　〇〇〇〇
（環境保全活動全般の計画、実施、管理の責任者）

●エコドライブ推進責任者：運行管理者　〇〇〇〇
（エコドライブの推進により燃費向上を進めるための計画、実施、成果の確認、管理の責任者）

●点検整備責任者：整備管理者　〇〇〇〇
（車両の法定点検、環境に配慮した自主点検の点検・整備計画、実施、成果の確認、管理の責任者）

〇年〇〇月〇〇日
〇〇運送株式会社
代表取締役：＊＊＊＊＊＊

4-1　点検・整備のための実施体制　②

認証基準
点検・整備について、ドライバーを対象に教育を行い、情報の提供を行っている。
〔レベル２〕

■　取組のポイント

１．適切な時期に、適切な個所の点検・整備を行うことが、車両維持や環境保全の観点から重要です。そのためにドライバーに対し、日ごろから、異常の見分け方など点検・整備に関する知識や技能を身につけさせるための教育や情報提供を行うことが大事です。

２．具体的な教育内容、方法の例には次のようなものがあります。

①（公社）全日本トラック協会発行の「トラックドライバーが日常行う事項」、「点検・整備ハンドブック」等を利用した説明や配付。
②トラックメーカー（ディーラー）発行の車両取扱説明書（点検・整備の部分）、メンテナンスノート等を利用した説明や配付。
③新入のドライバーに対して日常点検などに関する知識や実技の教育。
④全ドライバーへ数年に一度など定期的に点検・整備に関する再教育。
⑤新車導入時に排ガス減少装置などその車両に特有の点検・整備に関する注意事項などの教育。

３．教育内容は「点検・整備に関すること」であればどんなことでもかまいません。

■　審査での確認ポイント

１．点検・整備に関する事柄を教育、情報提供しているかを確認します。
２．教育、情報提供の方法、内容、頻度、程度などは問いません。

＜審査で確認する書類の例＞
ドライバーに対し点検・整備に関する教育、情報提供を実施していることを示す下記のいずれかのものが必要です。
- ○　教育資料
- ○　社内通達文書、社内報または掲示物
- ○　教育記録

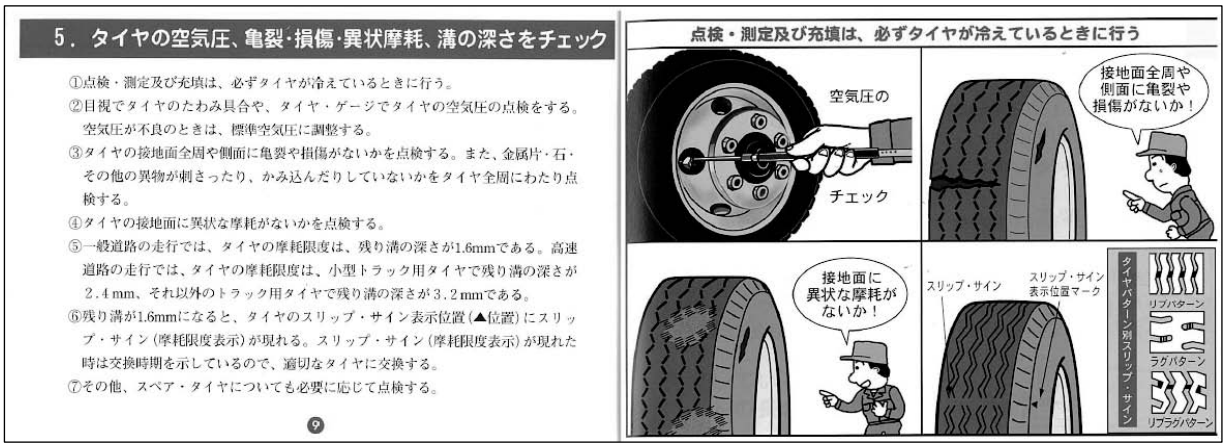
＜過去の審査であった不適合例＞
①点検・整備に関する教育の資料または記録がない。

◆　認証登録２年後以降の更新審査のための取組と対策

１．少なくとも１年間に１回以上は点検・整備に関する教育を実施します。同じ事柄の繰り返し教育でもかまいません。
２．教育資料は保管します。資料が無ければ教育の記録を作成し、保管します。

＜事例：点検・整備の教育、情報提供＞

●（公社）全日本トラック協会発行「トラックドライバーが日常行うべき事項」



5．タイヤの空気圧、亀裂・損傷・異状摩耗、溝の深さをチェック

①点検・測定及び充填は、必ずタイヤが冷えているときに行う。
②目視でタイヤのたわみ具合や、タイヤ・ゲージでタイヤの空気圧の点検をする。空気圧が不良のときは、標準空気圧に調整する。
③タイヤの接地面全周や側面に亀裂や損傷がないかを点検する。また、金属片・石・その他の異物が刺さったり、かみ込んだりしていないかをタイヤ全周にわたり点検する。
④タイヤの接地面に異状な摩耗がないかを点検する。
⑤一般道路の走行では、タイヤの摩耗限度は、残り溝の深さが1.6mmである。高速道路の走行では、タイヤの摩耗限度は、小型トラック用タイヤで残り溝の深さが2.4mm、それ以外のトラック用タイヤで残り溝の深さが3.2mmである。
⑥残り溝が1.6mmになると、タイヤのスリップ・サイン表示位置（▲位置）にスリップ・サイン（摩耗限度表示）が現れる。スリップ・サイン（摩耗限度表示）が現れた時は交換時期を示しているので、適切なタイヤに交換する。
⑦その他、スペア・タイヤについても必要に応じて点検する。

●（公社）全日本トラック協会発行「事業用トラックの点検整備（ハンドブック）」

3. キャブをティルトして

チェックポイント11　ファン・ベルトの張り・損傷をチェック

□ベルトの中央部を指で押して（約10kgの力）、ベルトのたわみ量が基準値内にあるかを確認する。基準値外のときは調整する。また、ファン・ベルトに亀裂・損傷がないか、あわせて点検する。

問合せ先：（公社）全日本トラック協会
〒163-1519　東京都新宿区西新宿１丁目６番１号
新宿エルタワー19階　TEL.03（5323）7243（交通環境部）
ホームページ　http://www.jta.or.jp

4-2　車両の状態に基づく適切な点検・整備　①

認証基準
点検・整備を整備事業者に依頼する時は、車両の状態を日常から把握し、環境に対して影響のある現象について伝えている。〔レベル１〕

■　取組のポイント

１．環境に影響のある現象（車両状態）とは何か、どんな影響があるかについて、資料に基づいてドライバーへ教育します。資料は既存のものでも自社製でも自由ですが、簡潔なものが良いでしょう。

＜環境に影響のある現象の例＞
・排ガスの汚れが、ひどくなってきた
・燃費が悪くなってきた
・車両の騒音が増してきた
・エアコンの効きが悪くなってきた

２．環境に影響する現象（異常）が発生したときの報告・伝達のルール（文書）を定めます。

①社内で誰から誰へ報告するか
②社外（社内）の整備工場へ誰が伝達（修理依頼）するか

ルールは会社の業務や管理の実態に則して決めます。ルール文書の書式は自由です。

３．社内、社外へ現象を報告・伝達するときには書類で確実に伝えます。そのときに使う連絡シート（点検・整備依頼書など）を作成し、現象発生時に利用します。書式は自由です。

４．現象が発生したときには整備工場で速やかに点検・整備を受け、車両を正常な状態に戻し、その点検・整備の記録を入手、保管します。

５．現象発生時の連絡シートは、その利用を確実なものにするためには、現象が発生したときだけではなく、車両全般の不調時に報告用書類として日常的に利用すると良いでしょう。

■　審査での確認ポイント

１．環境に影響する現象について資料に基づいて教育しているかを確認します。
２．教育用資料の種類、形式、内容、程度や教育・情報伝達の方法などは問いません。
３．現象発生時の社内、社外への報告・伝達ルール（文書）を定めているかを確認します。ただし「誰が報告するか」、「誰が点検・整備連絡シートに記入するか」などは問いません。
４．現象の報告・伝達用連絡シートを作成し、利用しているかを確認します。ただし現象事例の発生が無ければ連絡シートの使用実績は不要です。
５．現象が発生した場合には整備工場で点検・整備を受けたかを確認します。

＜審査で確認する書類の例＞
・環境に影響のある現象とは何か（排ガスの状態、燃費の低下、騒音の増加、エアコンの効き具合等）を具体的に記述した資料に基づき、ドライバーに内容を周知していることを示

す下記のいずれかのものが必要です。
○ 教育資料
○ 社内通達文書、社内報または掲示物
○ 教育記録

・環境に影響のある現象が発生した場合、その内容を適切に伝える仕組み（報告のルールを明記した基準書、社内及び整備事業者への点検・整備依頼書）をドライバーに周知していることを示す下記のものが必要です。
○ 環境に影響のある現象が発生した場合の報告のルールを定めた書類
○ 点検整備に関する連絡シート（点検・整備依頼書等）
○ 異常があった場合の点検・整備の記録

＜過去の審査であった不適合例＞
①環境に影響のある現象に関する教育用資料がない。②現象が発生したときの連絡ルールを定めた書類がない。③現象が発生したときの点検・整備連絡シートがない。

◆ 認証登録２年後以降の更新審査のための取組と対策

1．新規採用のドライバーがあれば、会社としてグリーン経営の取組をしていることや環境に影響する現象とは何か、発生時の報告・伝達ルール、連絡シートの使用などに関する教育が必要です
2．現象発生の事例があれば連絡シートを使用して、保管します。
3．現象発生時の点検・整備の記録も入手、保管します
4．連絡シートや現象発生時の点検・整備の記録については、審査では過去１年間継続して取り組んでいることを確認しますので、その間の記録を保管します。

＜事例①：環境に影響のある現象に関する教育資料＞

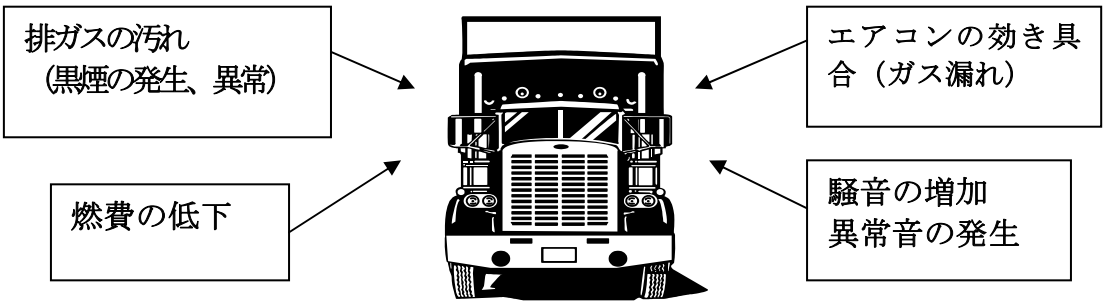
ポスター送付希望の場合は、エコモ財団に「こんな車両状態は環境に影響がありますポスター送付希望」と FAX（03-3221-6674）でお申込みください。（無料）

＜事例②：環境に影響のある現象が発生した時の報告のルールを定めた書類＞

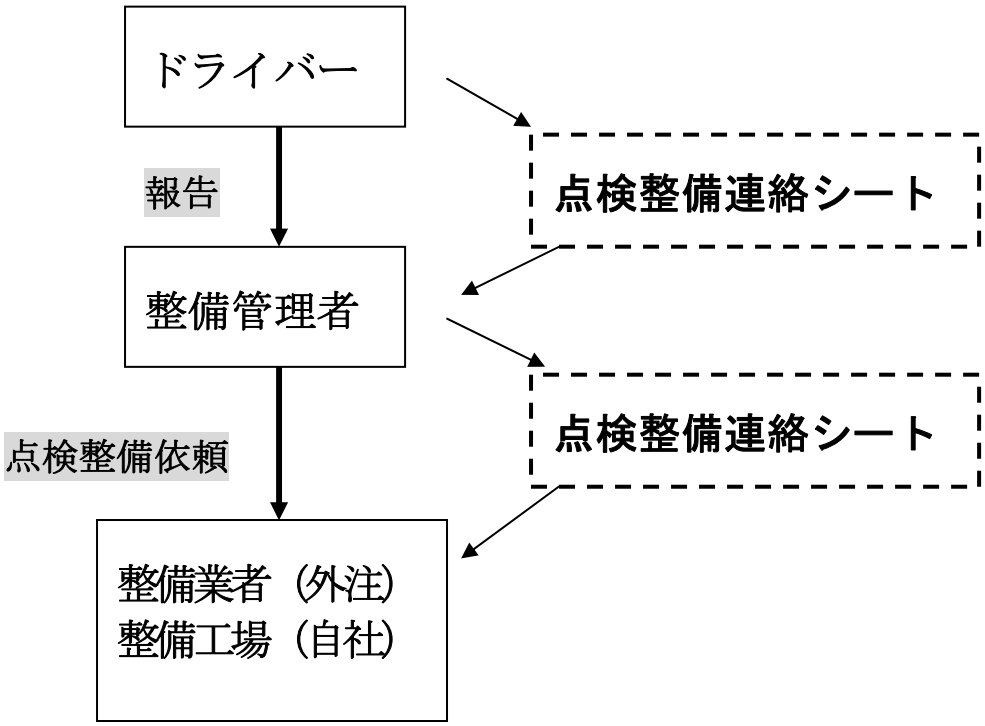
掲示

環境に影響する車輌状態の異常時の社内報告、整備業者への修理依頼について

●環境保全に配慮した運送業務を実施するために以下の社内ルールを新たに決めましたので確実に実行してください。
●異常報告には点検整備連絡シートを使用してください。



異常発生時には



＜事例③：点検・整備に関する連絡シート（点検・整備依頼書）＞

点　検・整　備　連　絡　シート

この連絡シートは車両に不具合が発生した場合に、迅速確実に点検整備を実施するために使用する。

ドライバー氏名		発見日： 月　　日（　　曜日）　午前・午後　　時	
車両番号			
不具合又は整備依頼項目 （該当箇所にチェックする）	□　エアコン □　異音 □　排気ガス（黒煙） □　燃費が悪くなってきた □　その他 （　　）	具体的な内容	
⇩			
整備管理者	整備内容及び指示：		整備管理者 印
⇩ ＦＡＸで連絡			
整備工場所見／修理箇所内容	整備内容・使用部品：（概要）		整備業者 印
⇩ ＦＡＸで連絡			
整備管理者	整備結果確認、内容：		整備管理者 印

4-2　車両の状態に基づく適切な点検・整備　②

認証基準
目視により黒煙が増加してきたと判断された時には、点検・整備を実施している。〔レベル１〕

■　取組のポイント

１．環境に影響する現象のうちのディーゼル車の黒煙が増加しているか否かについて、以下のように点検・整備基準（書）を定めて実施します。

○　いつ、誰が、どのようにチェックするか
○　どうなっていたら、異常な状態と判断するか（判断基準）

２．黒煙チェックを「いつ行なうか」、「誰が行なうか」、「どのようにチェックするか」は自由です。ただし、チェック方法は「黒煙チャート」紙を利用した目視チェックが容易です。

３．基準に基づき黒煙をチェックし、その結果の記録を保管します。
（例えば、車両自主管理表、日常点検表、運転日報等）

４．黒煙が増加してきたと判断された時には整備工場で点検・整備を受け、記録を保管します。

５．基準書や記録の形式や書式は自由です。

■　審査での確認ポイント

１．黒煙の点検基準（書）を定めているかを確認します。
２．基準どおりに実施しているかを過去直近２回分の記録で確認します。
３．黒煙が増加してきたと判断された時には整備工場で点検・整備を受けているかを確認します。

＜審査で確認する書類の例＞
黒煙のチェック方法（黒煙チャートまたはスモークテスター等）についてドライバーに周知し、かつ点検・整備が実施されていることを示す下記のものが必要です。
○　黒煙が増加しているか否かを確認する方法（いつ、誰が、どのように）および、その判断基準を定めた書類
○　確認結果の記録
○　異常があった場合の点検・整備の記録

＜過去の審査であった不適合例＞
①確認方法と判断基準を定めた書類がない。②確認結果の記録がない。

◆　認証登録２年後以降の更新審査のための取組と対策

１．基準どおりに点検を実施し、その結果を記録し、保管します。
２．黒煙が増加してきたと判断された時には整備工場で点検・整備を受け、その記録を保管します。

３．審査では過去１年間継続して実施していることを確認しますので、その間の記録を保管します。

（参考）　点検・整備基準の変更、改定について

１．基準の決め方は全車一律でも、車両別でも、車両の種類別でも、運行形態別でもかまいません。各社で管理しやすいように自由に決めてください。

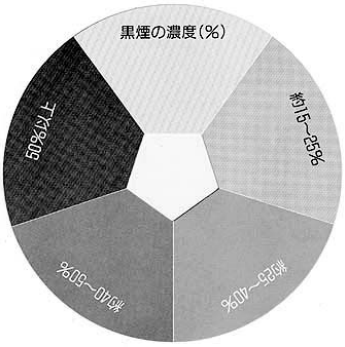
２．一度決めた点検・整備基準は車両の状況や運行状況によって、いつ、どのように変更や改定をしてもかまいません。

３．大事なのは、自社で車両の使い方を考慮し実態に適した基準を決めて、その基準を守って、点検・整備を確実に行なうということです。

４．基準を見直しした場合でも、エコモ財団に届出等の必要はありません。ただし、いつから新しい基準を適用したかが分かるように、改定基準を明記した書類に改定日を記録（表示）しておくことが必要です。

（注）この点検・整備基準の変更に関する内容は、以降のグリーン経営の点検・整備の項目全てに共通です。

＜事例：黒煙のチェック方法およびその判断基準を定めた書類＞

ディーゼル車 排気ガスの汚れ（黒煙）点検整備基準			制定　年　月　日 改定　年　月　日
目的	肺がんの原因等とされ環境に影響のある現象である、排気ガスの汚れ（黒煙）を早期に発見し、黒煙を規定以上に排出している整備不良車を発生させない		
概要	黒煙チャート紙による目視チェック。		
点検者	ドライバーと整備管理者	**点検時期**	１ヵ月に１回
点検方法	【ドライバー】 運転席でアクセル操作 【整備管理者】 排気ガスの色と黒煙チャート紙の濃さを比較 ① チャート紙は５色の面を自分に向ける ② 排気管出口から約１ｍ後ろ、横約１ｍのところに立つ ③ チャート紙は排出される黒煙に対して平行にする ④ アクセルを２～３秒間一杯に踏み込む ⑤ 出た黒煙を追うようにチャート紙の穴から見る ⑥ このときの黒煙の色がチャート紙のどの色の範囲にあるかを確認する **■適否の判断基準** 型式の識別記号別に許容されるチャート紙の色の範囲 約 40～50%より薄いもの･･･型式の識別記号　P,S,U,W,X,Y 約 25～40%より薄いもの･･･短期規制（平成 5/6 年規制）適合車 型式の識別記号　KD,KA,KB,KC 約 15～25%より薄いもの･･･長期規制（平成 9/10/11 年規制）適合車以降 型式の識別記号　KE,KF,KG,KK,KL など ※新短期規制以降車（平成 14/15/16 年規制以降）は通常良好な状態では 黒煙は排出されない（0～15%）  		
点検整備の記録	『グリーン経営車両点検・整備記録表』に結果が**よければ○**、**悪ければ×**を記入		
異常時の対応	『点検・整備連絡シート』に記入し、整備工場に黒煙濃度の測定と測定値が高い場合の整備を依頼。		

＜事例：黒煙が増加しているか否かを確認した結果の記録①＞（点検項目別全車両一覧の例）

グリーン経営　車両点検・整備記録表（黒煙）

平成〇〇年度

■黒煙を確認する日：月1回（月初）

車両番号	型式	条件	前回点検実施日	4月		5月		6月		7月		8月		9月		10月		11月		12月		1月		2月		3月	
				日付	結果	日付	結果	日付	結果	日付	結果	日付	結果	日付	結果	日付	結果	日付	結果	日付	結果	日付	結果	日付	結果	日付	結果
12－34	PKG（新長期規制適合）	15%以下	3月1日	2	〇	1	〇	5	〇	1	〇	2	〇	1	〇												
23－45	PJ（新短期規制適合）	15%以下	3月3日	2	〇	2	〇	3	〇	1	〇	4	〇	1	〇												
34－56	KC（長期規制適合）	約25～40%	3月1日	1	×	3	〇	1	〇	1	〇	1	〇	2	〇												
点検整備責任者の確認				印		印		印		印		印		印		印		印		印		印		印		印	

（注意） 結果がよければ〇を、悪ければ×を記入する。黒煙が不調の場合は、速やかに整備工場で点検整備を受ける。

＜事例：黒煙が増加しているか否かを確認した結果の記録②＞（車両別全点検項目一覧の例）

（黒煙、エアコン、タイヤ空気圧、エアフィルタ、エンジンオイル、オイルフィルタの記録）

グリーン経営　車両点検･整備記録表　平成〇〇年度

車両番号	12-34	運転手	〇〇〇〇

排ガス規制型式 PJ	条件他	点検交換基準		前回交換／実施	1月			2月			3月			4月			5月			6月		
		走行距離	期間		日付	距離メータ	結果	日付	距離メータ	結果	日付	距離メータ	結果	日付	距離メータ	結果	日付	距離メータ	結果	日付	距離メータ	結果
黒煙	15%以下		1ヶ月	12月10日	5	－	〇	8	－	×	3	－	〇	1	－	〇	6	－	〇			
エアコン	気泡数個		1ヶ月	12月10日	5	－	〇	8	－	〇	3	－	〇	1	－	×	6	－	〇			
タイヤ空気圧	エアゲージ		1ヶ月	12月10日	5	－	△	8	－	〇	3	－	△	1	－	△	6	－	〇			
エアフィルタ	清掃	6,000km		54,378	12	60,125	〇							20	65,856	△						
	交換	65,000km		新車							21	64,852	－									
エンジンオイル	CF	10,000km		49,964	15	60,266	－										18	69,513	－			
オイルフィルタ		20,000km		49,964													18	同上	－			
月末走行距離メーター						60,755	印		62,846	印		65,113	印		66,753	印			印			印

排ガス規制型式 PJ	条件他	点検交換基準			7月			8月			9月			10月			11月			12月		
		走行距離	期間	—	日付	距離メータ	結果	日付	距離メータ	結果	日付	距離メータ	結果	日付	距離メータ	結果	日付	距離メータ	結果	日付	距離メータ	結果
黒煙	15%以下		1ヶ月	—																		
エアコン	気泡数個		1ヶ月	—																		
タイヤ空気圧	エアゲージ		1ヶ月	—																		
エアフィルタ	清掃	6,000km		—																		
	交換	65,000km		—																		
エンジンオイル	CF	10,000km		—																		
オイルフィルタ		20,000km		—																		
月末走行距離メーター							印			印			印			印			印			印

（注意）　結果がよければ〇を、悪ければ×を記入。空気圧不足やエアフィルタ汚れは補充や清掃して△と記入。黒煙やエアコンの不調時には速やかに整備工場で点検整備を受ける。

（注意）できるだけ基準を超さないで基準に近い時期に点検整備を実施する。　運行の都合で基準を超えてしまったときは速やかに実施し実際の日付や距離数を記録する。

運行の都合でたまに基準を多少超えてもかまわない。概ね基準を守って確実に実施できていれば良い。

（注意）点検整備責任者又は代理者は、点検整備基準どおりに点検整備が行なわれているかを確認し、確認印を押す。

4-2　車両の状態に基づく適切な点検・整備　③

認証基準
エアコンの効き具合等により、エアコンガスが減っている（漏れている）と判断された時には、整備事業者に点検・整備を依頼している。〔レベル１〕

■　取組のポイント

１．「エアコンガスが減っているか否か」について、点検基準を以下のように定めて実施します。
　○　いつ、誰が、どのようにチェックするか
　○　どうなっていたら、異常な状態と判断するか（判断基準）

２．エアコンのチェックを「いつ行なうか」、「誰が行なうか」、「どのようにチェックするか」は自由です。ただし、チェック方法はサイトグラスによる目視チェックが容易な方法です。

３．基準に基づきエアコンガスが減っているか否かをチェックし、その結果の記録を保管します。（例えば、車両自主管理表、日常点検表、運転日報等）

４．エアコンガスが減っていると判断された時には、整備工場で点検・整備を受け、記録を保管します。

５．基準書や記録の形式や書式は自由です。

■　審査での確認ポイント

１．エアコンの効き具合（冷媒ガス漏れ）の点検基準（書）を定めているかを確認します。
２．基準どおりに実施しているかを過去直近２回分の記録で確認します。
３．エアコンガスが減っていると判断された時には整備工場で点検・整備を受けているかを確認します。

＜審査で確認する書類の例＞
エアコンの効き具合が悪くなった時に点検・整備が実施されていることを示す下記のものが必要です。
　○　エアコンガスが減っているか否かを確認する方法（いつ、誰が、どのように〔サイトグラス、温度計、圧力計、ガス漏れテスター、石鹸水塗布又は体感等による確認〕）および、その判断基準を定めた書類
　○　確認結果の記録
　○　異常があった場合の点検・整備の記録

＜過去の審査であった不適合例＞
①確認方法と判断基準を定めた書類が無い。②確認結果の記録がない。

◆　認証登録２年後以降の更新審査のための取組と対策

１．基準どおりに点検を実施し、その結果を記録し、保管します。
２．エアコンガスが減っていると判断された時には整備工場で点検・整備を受け、その記録を保管します。
３．審査では過去１年間継続して実施していることを確認しますので、その間の記録を保管します。

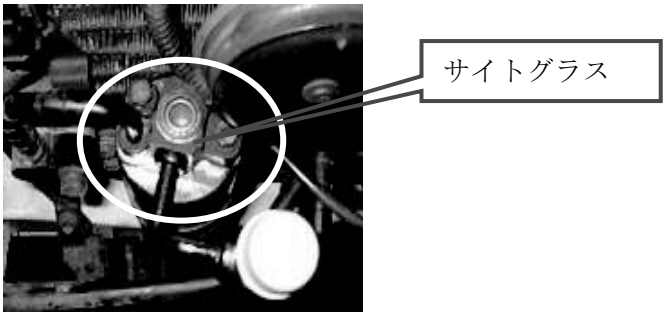
＜事例：エアコンガスが減っているか否かを確認する方法およびその判断基準を定めた書類①＞

<table>
<tr><td colspan="4">エアコンのガス漏れ点検・整備基準</td><td>制定　年　月　日
改定　年　月　日</td></tr>
<tr><td colspan="2">目的</td><td colspan="3">オゾン層の破壊、地球温暖化に強く影響を与えるカーエアコンのフロンガスのガス漏れを早期に発見すること。エアコンの効きが悪いため、エアコンの非効率使用による燃費悪化を抑制する。</td></tr>
<tr><td colspan="2">概要</td><td colspan="3">サイトグラスで冷媒量点検。</td></tr>
<tr><td rowspan="4">冷媒量点検</td><td>点検者</td><td>整備管理者とドライバー</td><td>点検時期</td><td>１ヵ月に１回</td></tr>
<tr><td>点検方法</td><td colspan="3">サイトグラスにより、気泡の流れをチェックする。

【ドライバー】
運転席で以下の操作
① エンジンを始動し、エアコンスイッチを ON にする
② 内外気切り替えを内気循環にする
③ ファンスイッチを Hi（強）にする
④ エンジン回転数を 1500 回転まで徐々にあげていく

【整備管理者】
サイトグラスにより冷媒の気泡の状態を確認

■適否の判断基準
【正常】　気泡が消えて透明になる。ほとんど気泡が含まれていない。（２～３個見える程度）
【異常】　気泡が連続的に通過する（冷媒不足）

 
</td></tr>
<tr><td>点検整備の記録</td><td colspan="3">『グリーン経営車両点検・整備記録表』に結果がよければ○、悪ければ×を記入する</td></tr>
<tr><td>異常時の対応</td><td colspan="3">『点検・整備連絡シート』に記入し、整備工場にガス漏れの点検と、ガス漏れの場合はその整備を依頼する。</td></tr>
</table>

＜事例：エアコンガスが減っているか否かを確認する方法およびその判断基準を定めた書類②＞

<table>
<tr><td colspan="4">エアコンのガス漏れ点検・整備基準
（サイトグラスがない車両）</td><td>制定　　年　　月　　日
改定　　年　　月　　日</td></tr>
<tr><td colspan="2">目的</td><td colspan="3">オゾン層の破壊、地球温暖化に強く影響を与えるカーエアコンのフロンガスのガス漏れを早期に発見すること。エアコンの効きが悪いため、エアコンの非効率使用による燃費悪化を抑制する。</td></tr>
<tr><td colspan="2">概要</td><td colspan="3">体感で効き具合の点検。</td></tr>
<tr><td rowspan="4">体感
チェック</td><td>点検者</td><td>ドライバー</td><td>点検時期</td><td>乗務中</td></tr>
<tr><td>点検方法と適否判断基準</td><td colspan="3">乗務中のエアコン使用時に、エアコンが通常時と比較して効いているかを体感によりチェック</td></tr>
<tr><td>点検結果の記録</td><td colspan="3">『運転日報』の備考エアコンチェック欄に正常の場合は〇、異常の場合は×を記入</td></tr>
<tr><td>異常時の対応</td><td colspan="3">『点検・整備連絡シート』に記入し、整備工場にガス漏れの点検と、ガス漏れの場合はその整備を依頼する。</td></tr>
</table>

＜事例：エアコンガスが減っているか否かを確認した記録＞（点検項目別全車両一覧の例）

グリーン経営　車両点検・整備記録表（エアコン）

平成〇〇年度

■エアコンのガス漏れを確認する日：月１回（月初）

車両番号	条件	前回点検実施日	4月		5月		6月		7月		8月		9月		10月		11月		12月		1月		2月		3月	
			日付	結果	日付	結果	日付	結果	日付	結果	日付	結果	日付	結果	日付	結果	日付	結果	日付	結果	日付	結果	日付	結果	日付	結果
12－34	気泡数個	3月1日	2	〇	1	〇	5	〇	1	〇	2	〇	1	〇												
23－45	同上	3月3日	2	〇	2	〇	3	〇	1	〇	4	〇	1	〇												
34－56	同上	3月1日	1	〇	3	〇	1	〇	1	×	1	〇	2	〇												
点検整備責任者の確認			印		印		印		印		印		印		印		印		印		印		印		印	

（注意） 結果がよければ〇を、悪ければ×を記入する。エアコンが不調の場合は、速やかに整備工場で点検整備を受ける。

4-3　法定点検に加えて、厳しい使われ方等も考慮した独自の基準による点検・整備の実施
4-3-1　エアフィルタ関連

認証基準
エアフィルタの清掃・交換にあたっては、走行距離について独自の基準を設定し、実施している。〔レベル２〕

■　取組のポイント

１．エアフィルタが目詰まりを起こすと不完全燃焼の原因となり、燃費の悪化につながりますので定期的な清掃や交換が重要ですが、エアフィルタは、時間による製品劣化がないため、距離で管理する必要があります。

２．エアフィルタの清掃および交換の基準を走行距離で決めます。基準はトラックに備え付けの取扱説明書（点検整備の項）を参考にし、車両の使用状況（標準的な使われ方か、シビアコンディションといわれる厳しい使われ方かなど）やフィルタの種類（湿式、乾式）に応じて独自に設定します。
（P.127「(参考）エンジンオイル等の点検整備基準を決めるには」①②を参照）

３．点検整備を誰が行なうか、何キロメートルごとに行なうかなどは自由です。

４．湿式フィルタの場合、清掃は行えませんので交換基準のみ設定します。

５．設定した清掃と交換の距離基準を文書化し、基準どおり実施し、記録を保管します。

■　審査での確認ポイント

１．エアフィルタの清掃と交換の基準を距離で定めているかを確認します。
２．基準どおりに実施しているかを過去直近２回分の記録で確認します。
３．基準を定めた書類や記録の形式や書式は問いません。
４．エアフィルタの清掃・交換は、設定した基準を、運行の事情等で一部の車両が少々オーバーしてもかまいません。審査での基準超過許容範囲の目安は、当該車両１日の平均走行距離の５日分です。事業所の車両全体が概ね基準を守り実施していれば大丈夫です。

＜審査で確認する書類の例＞
独自の基準を設定し、エアフィルタの清掃・交換を実施していることを示す下記のものが必要です。
- ○　基準を定めた書類
- ○　点検・整備の記録または納品書・請求書

＜過去の審査であった不適合例＞
①清掃と交換の基準を走行距離で定めていない。②清掃・交換の記録がない。

◆　認証登録２年後以降の更新審査のための取組と対策

１．基準どおりに点検・整備を実施し、その記録を保管します。審査では過去１年間継続して実施していることを確認しますので、その間の記録を保管します。
２．交換の場合は基準にもよりますが、少なくとも過去直近２回分の記録で基準を守って実施していることを示す必要があるので、場合によっては２～３年間分の記録を保管しないと２回分の記録として足りないこともあるでしょう。

＜事例：エアフィルタの清掃・交換基準および点検・整備の記録＞（点検項目別全車両一覧の例）

○○年度○期　　エアフィルタ清掃･交換結果記入用紙

車両番号	清掃･交換基準と前回(前期)実施時走行ﾒｰﾀｰ				作業内容		作業内容		作業内容		作業内容		作業内容		作業内容	
	清掃(km)		交換(km)		実施日	実施時走行ﾒｰﾀｰ	実施日	実施時走行ﾒｰﾀｰ	実施日	実施時走行ﾒｰﾀｰ	実施日	実施時走行ﾒｰﾀｰ	実施日	実施時走行ﾒｰﾀｰ	実施日	実施時走行ﾒｰﾀｰ
乾式の例																
12-34（乾式）	基準	5,000	基準	50,000	(清掃)･交換		清掃･(交換)		(清掃)･交換		清掃･交換		清掃･交換		清掃･交換	
	前回	241,958	前回	201,992	4/19	246,949	5/12	251,962	6/7	256,822						
湿式の例																
23-45（湿式）	基準	―	基準	30,000	清掃･(交換)		清掃･交換		清掃･交換		清掃･交換		清掃･交換		清掃･交換	
	前回	―	前回	307,856	4/15	337,828										
点検整備責任者の確認					印		印		印		印		印		印	

4-3　法定点検に加えて、厳しい使われ方等も考慮した独自の基準による点検・整備の実施

4-3-2　エンジンオイル関連

認証基準

・エンジンオイルの交換にあたっては、走行距離、または使用期間について独自の基準を設定し、実施している。〔レベル２〕

・エンジンオイルフィルタの交換にあたっては、走行距離、または使用期間について独自の基準を設定し、実施している。〔レベル２〕

■　取組のポイント

１．オイルが劣化すると燃費や排出ガスに悪影響を与えます。オイルフィルタが目詰まりするとオイル中の金属粉などを除去する機能が働かなくなりエンジンを傷めます。

２．オイルやオイルフィルタの交換は、トラックに備え付けの取扱説明書（点検整備の項）を参考にし、車両の使われ方（標準的な使われ方か、シビアコンディションといわれる厳しい使われ方か）やオイルの種類（CF-4 や DH-2 等）などを考慮して独自の基準を定めて実施します。
（P.127「(参考）エンジンオイル等の点検整備基準を決めるには」を参照）

３．交換基準は、走行距離または使用期間、あるいはその両方で決めます。

４．交換を誰が行なうか、基準値はいくらかなどは自由です。

５．交換基準を文書化し、基準どおり実施し、記録を保管します。

■　審査での確認ポイント

１．エンジンオイルやオイルフィルタの交換の基準（書）を距離または期間などで定めているかを確認します。
２．基準どおりに実施しているかを過去直近２回分の記録で確認します。
３．基準を定めた書類や記録の形式や書式は問いません。
４．エンジンオイルやオイルフィルタの交換は、設定した基準を、運行の事情等で一部の車両が少々オーバーしてもかまいません。審査での基準超過許容範囲の目安は、当該車両１日の平均走行距離の５日分です。事業所の車両全体が、概ね基準を守り実施していれば大丈夫です。

＜審査で確認する書類の例＞

・独自の基準を設定し、エンジンオイルの交換を実施していることを示す下記のものが必要です。
　○　基準を定めた書類
　○　点検・整備の記録または納品書・請求書
・独自の基準を設定し、エンジンオイルフィルタの交換を実施していることを示す下記のものが必要です。
　○　基準を定めた書類

○　点検・整備の記録または納品書・請求書

＜過去の審査であった不適合例＞
①基準を定めた書類がない。②交換の記録がない。

◆　認証登録２年後以降の更新審査のための取組と対策

１．基準どおりに点検・整備を実施し、その記録を保管します。
２．審査では過去１年間継続して実施していることを確認しますので、その間の記録を保管します。
３．オイルフィルタの交換は、基準にもよりますが、少なくとも過去直近２回分の記録で基準を守って実施していることを示す必要があるので、場合によっては２～３年間分の記録を保管しないと２回分として足りないこともあるでしょう。

（参考）エンジンオイル等の点検整備基準を決めるには

エンジンオイルやその他の項目に関する点検整備の基準を決めるときには以下のようなことを参考にすると良いでしょう。

①車両の標準的な使われ方

トラックメーカーは月間の走行距離が 5,000 kmの場合を標準的な使われ方としています。車両の取扱説明書などに記載されている点検整備基準（目安）はこの標準的な使用を前提として決められています。

②シビアコンディション（厳しい使われ方）

・悪路（凸凹路、砂利道、未舗装路等）、雪道、多塵地帯の走行が走行距離の 30%以上
・走行距離が多い（目安：月間 10,000 km以上）
・山道、登降坂路の走行が走行距離の 30%以上
・発進・停止の繰り返しが多い、もしくは低速走行が走行距離の 30%以上

シビアコンディションに当てはまる走行が多い場合は、点検整備のタイミングを適宜早めたり一ヶ月ごとに点検整備したりすることがトラックメーカーから推奨されています。

③エンジンオイルの種類

CF-4 はアメリカの API 規格による性能表示で、多くのディーゼル車に適したオイル。
DH-2 は（社）自動車技術会が定めた JASO 規格（日本自動車規格）による性能表示で、新短期（平成 14 年）以降の排ガス規制に適合したディーゼル車（バス・重量トラック）に適した低灰分オイル。

元々オイルには灰分が含まれていますが、この灰分による排ガス減少（浄化）装置のフィルタの目詰まりを防止・低減するために、低灰分規格のオイルが開発されています。

新短期以降の排ガス規制に適合したディーゼル車の取扱説明書では、この DH-2 規格適合オイルの使用が推奨されています。

一般的には、エンジンオイル交換の基準は、車両取扱説明書に記載されている推奨オイル（推奨グレード）と交換基準を参考にして、車両の使用状況を考慮して、そのままあるいは適宜伸縮させて決めます。

＜事例：エンジンオイル、オイルフィルタの交換基準および点検・整備の記録＞（点検項目別全車両一覧の例）

グリーン経営　車両点検･整備記録表（エンジンオイル･オイルフィルタ）　　平成○○年度

車両番号	種類	オイル条件	交換基準（走行距離）	前回点検実施日	前回実施距離	4月		5月		6月		7月		8月		9月		10月		11月		12月		1月		2月		3月	
						日付	距離メーター	日付	距離メーター	日付	距離メーター	日付	距離メーター	日付	距離メーター	日付	距離メーター	日付	距離メーター	日付	距離メーター	日付	距離メーター	日付	距離メーター	日付	距離メーター	日付	距離メーター
12－34	エンジンオイル	CD	5,000	3月13日	113,196	11	118,148	14	123,221	9	128,126	17	133,125	12	138,063	20	133,086												
	オイルフィルタ		10,000	2月10日	108,230	11	同上				同上				同上														
23－45	エンジンオイル	CF－4	10,000	3月20日	385,093			14	394,991			7	400,075			15	410,071												
	オイルフィルタ		20,000	1月23日	375,137				同上								同上												
34－56	エンジンオイル	DH－2	25,000	3月3日	281,713					18	306,525					9	331,502												
	オイルフィルタ		25,000	同上	同上						同上						同上												
点検整備責任者の確認						印		印		印		印		印		印		印		印		印		印		印		印	

（注意）できるだけ基準を超さないで基準に近い時期に交換を実施する。 運行の都合で基準を超えてしまったときは速やかに実施し実際の日付や距離数を記録する。
運行の都合でたまに基準を多少超えてもかまわない。概ね基準を守って確実に実施できていれば良い。

4-3　法定点検に加えて、厳しい使われ方等も考慮した独自の基準による点検・整備の実施

4-3-4　排ガス減少装置関連

認証基準

（[後付か否かにかかわらず] 排出ガス減少装置を装着している場合のみ）
排出ガス減少装置（DPF、酸化触媒等）については、メーカーの指定した手順に従ってメンテナンスを実施している。〔レベル１〕

■　取組のポイント

１．保有しているディーゼル車が NOx や PM を低減するための排出ガス減少装置（DPF、酸化触媒、尿素触媒等）を装着しているかどうか、どんな種類の装置が装着されているかを、車両取扱説明書で確認したりディーラーに問い合わせたりして把握します。

（注意）装置は後付けされているものだけではありません。新短期規制（平成 14、15、16 年排出ガス規制）以降の車両は、厳しい国の排出ガス規制をクリアするため、新車に初めから排出ガス減少装置（後処理装置）が装着されています。

２．排出ガス減少装置が装着されている場合は、トラックに備え付けの取扱説明書やメンテナンスノート等で、メーカーから定期的なメンテナンスの指定があるかどうか確認します。

３．メンテナンスの指定がある場合には、指定通りに実施し、実施記録を保管します。

４．メンテナンスフリー（メンテナンスの指定がない）の場合は、それを確認できる書類（車両取扱説明書や製品パンフレットなど）を入手し、保管します。

■　審査での確認ポイント

１．メンテナンスが必要な車両がどれかを調べて特定したか、**メンテナンスの手順書（車両取扱説明書など）**はあるかを確認します。
２．指定どおりのメンテナンスを実施しているかを確認します。
３．手順書や記録の形式や書式は問いません。
４．装置がメンテナンスフリーの場合には、それが分かる書類を確認します。

＜審査で確認する書類の例＞

メーカーの指定した手順に従ってメンテナンスを実施していることを示す下記のものが必要です。

- ○　手順書
- ○　点検・整備の記録

＜過去の審査であった不適合例＞

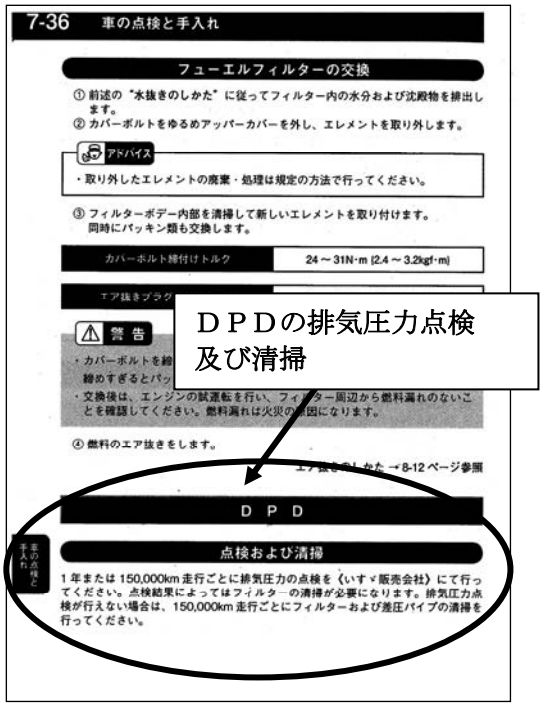
①車両ごとの装置装着の有無を確認していない。②メンテナンスの必要性の有無を確認していない。③メンテナンス手順書がない。④指定されたメンテナンス実施の記録がない。

◆　認証登録２年後以降の更新審査のための取組と対策

１．手順書の指定に従ってメンテナンスを実施し、その記録を入手し、保管します。
２．新規購入の車両があれば、装置やメンテナンスを確認し、例えば車両管理台帳のメンテナンス欄に装置の種類やメンテナンス内容を記入するなどで、管理漏れの無いようにします。

＜事例①：メンテナンス手順書（車両取扱説明書）　（先付け装置の場合）＞

・DPD の排気圧力点検、フィルタ清掃
（定期メンテナンス）



・尿素 SCR の尿素水フィルタ交換
（定期メンテナンス）

（注：車両によって付いている装置には DPD、尿素 SCR、DPF、DPR など各種有ります）
出典：いすゞ㈱　GIGA 2009 年版及び 2010 年版取扱説明書

＜事例②：メンテナンスフリーを示す書類　（後付け装置の場合）＞

・製品パンフレット

出典：三菱ふそうトラック・バス㈱

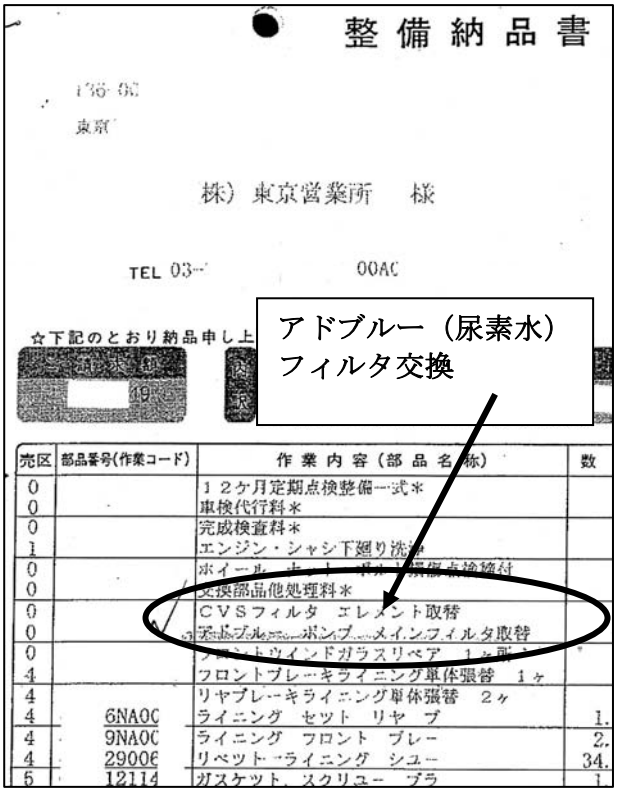
・インターネットの製品情報

出典：サティスボンバー㈱

＜事例③：メンテナンス実施記録＞

・点検整備記録簿
DPF 清掃（定期メンテナンス）

・点検整備納品書
尿素水フィルタ交換（定期メンテナンス）



（参考）メンテナンス一覧表（車両管理台帳） （再掲）

○○年度　　車両管理台帳兼代替計画表

車両番号	燃料種別	初年度登録		排出ガス規制区分		排出ガス減少装置（後処理装置）		NOx･PM法、条例等の適合状況（下段:非適合車の場合の猶予期限）				
									ディーゼル車等運行規制条例			
		年	月	型式	規制区分	種類	メンテナンス	NOx･PM法	東京･埼玉	千葉･神奈川	兵庫	大阪
12-34	軽油	○○	9	PKG	新長期規制(H17)	尿素SCR	20万km又は2年ごとフィルター交換	適合	適合	適合	適合	適合
						DPR	15万km又は1年ごと排気圧点検又はフィルター及び差圧パイプの清掃					
12-36	軽油	○○	5	KL	長期規制(H11)			適合	非適合	適合	適合	適合
									○○年5月			
45-67	軽油	○○	11	KC	短期規制(H6)	酸化触媒	メンテナンスフリー	非適合	適合	適合	非適合	非適合
								○○年11月2日			○○年11月2日	○○年11月2日
45-68	軽油	○○	8	KC	短期規制(H6)			非適合	非適合	非適合	非適合	非適合

4-3-4 項
排出ガス減少装置のメンテナンス

4-3　法定点検に加えて、厳しい使われ方等も考慮した独自の基準による点検・整備の実施

4-3-5　その他

認証基準

タイヤの空気圧の点検・調整は、独自の点検期間を設定し、空気圧の測定をもとに実施している。〔レベル２〕

■　取組のポイント

１．タイヤ空気圧の燃費への影響は大きく、例えば 10 トン車の場合、適正空気圧から 100kPa（1.0kgf/cm^2）低下すると約 1.5%燃費が悪くなります（※）。燃費低下を防ぐために空気圧の定期的な点検・調整が重要です。

（※出典：　㈱ブリヂストン及び横浜ゴム㈱、タイヤ：10.00R20、適正空気圧：700kPa）

２．空気圧の減りは、目視やハンマー点検だけでは判別が難しいので、空気圧計（タイヤゲージ）などでの測定による点検・調整を行います。

３．<u>空気圧測定による点検・調整を行なう期間</u>を車両の使用状況に応じて独自に設定し、実施します。

４．誰が行なうか、基準値はいくらかなどは自由です。

５．設定した点検・調整の期間基準を文書化し、基準どおり実施し、その記録を保管します。

■　審査での確認ポイント

１．<u>タイヤ空気圧の測定による点検・調整基準（書）を期間で定めているか</u>を確認します。
２．基準を守って実施しているかを過去直近２回分の記録で確認します。
３．基準を定めた書類や記録の形式や書式は問いません。

＜審査で確認する書類の例＞

タイヤ空気圧の測定について独自の点検期間を設定し、点検・調整を実施していることを示す下記のものが必要です。

- ○　基準を定めた書類
- ○　点検・調整の記録

＜過去の審査であった不適合例＞

①基準を定めた書類が無い。②点検・調整の記録がない。

◆　認証登録２年後以降の更新審査のための取組と対策

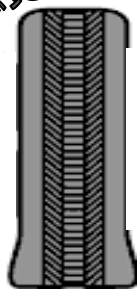
１．基準どおりに点検・調整を実施し、その結果を記録し、保管します。
２．審査では過去１年間継続して実施していることを確認しますので、その間の記録を保管します。

＜事例：タイヤ空気圧点検（測定）の基準を定めた書類＞

掲示

タイヤ空気圧チェック

空気圧100kPa低下で
燃費1.5%悪化(※)



1ヶ月に1回　タイヤ空気圧を

タイヤゲージでチェック！！

チェック結果は、自主点検表に記入

＜タイヤ空気圧チェック要領＞

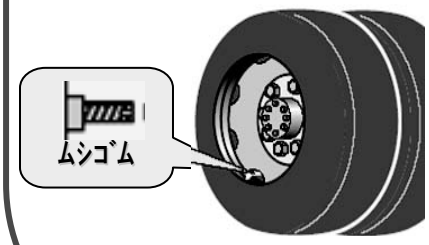
1）適正空気圧値の確認方法

運転席側ドア（ドアピラー）に貼ってあるラベル（プレート）で確認する。

2）空気圧測定はなるべく運行前に

タイヤの適正な空気圧は、運転席のドアの内側や取扱説明書に書かれていますが、これはタイヤが冷えた状態での値ですので走行直後の空気圧チェックは避け、タイヤの熱を冷ましてから測定して下さい。

3）ムシゴムの破損に注意



空気圧測定時に、空気充填口のムシゴムが破損しやすいので、タイヤゲージをまっすぐ入れましょう。特にダブルタイヤの内側を測定する場合、測定口をこじらないように。

4）測定後、バルブの空気漏れを石鹸水等で確認

（※　㈱ブリヂストン及び横浜ゴム㈱、タイヤ：10.00R20、適正空気圧：700kPa）

＜事例：タイヤの空気圧の点検・調整の記録＞（点検項目別全車両一覧の例）

グリーン経営　車両点検･整備記録表（タイヤ空気圧）

平成〇〇年度

■空気圧を確認する日：月1回（月初）

車両番号	条件	前回点検実施日	4月		5月		6月		7月		8月		9月		10月		11月		12月		1月		2月		3月	
			日付	結果	日付	結果	日付	結果	日付	結果	日付	結果	日付	結果	日付	結果	日付	結果	日付	結果	日付	結果	日付	結果	日付	結果
12－34	エアゲージ又は、ゲージ付コンプレッサーで点検	3月1日	2	〇	1	〇	5	〇	1	〇	2	〇	1	〇												
23－45	同上	3月3日	2	△	2	〇	3	〇	1	〇	4	〇	1	〇												
34－56	同上	3月1日	1	〇	3	〇	1	〇	1	〇	1	〇	2	〇												
点検整備責任者の確認			印		印		印		印		印		印		印		印		印		印		印		印	

（注意） 結果がよければ〇を、空気圧が不足の場合は補充して△と記入する。

5. 廃車・廃棄物の排出抑制、適正処理およびリサイクルの推進

5-1 従業員に対する廃棄物に関する教育

認証基準
廃棄物の発生抑制（発生量削減）、再使用（繰り返し利用）、リサイクル（再生利用＝再資源化）及び適正処理の推進について従業員に対して指導を行っている。
〔レベル１〕

■ 取組のポイント

１．廃棄物に関して以下の４項目が環境保全に大事だということを従業員へ教育・指導します。
- ・発生抑制（発生量削減）
- ・再使用（繰り返し利用）
- ・リサイクル（再生利用＝再資源化）
- ・適正処理（法令に従って適正に処理する）

２．教育・指導には、資料の掲示、配付、回覧、集合教育での説明などを利用します。

３．教育・指導用の資料はエコモ財団のポスター、インターネットからの資料など何でも利用できます。

４．上記４項目の教育は一括でも別々でもかまいません。

■ 審査での確認ポイント

１．４項目の事柄を教育・指導しているかを確認します。
２．教育・指導の方法、頻度、程度、各項目の実施の有無などは問いません。

＜審査で確認する書類の例＞
従業員に対して、廃棄物の発生抑制（発生量削減）、再使用（繰り返し利用）、リサイクル（再生利用＝再資源化）及び適正処理の推進について教育をおこなっていることを示す下記のいずれかのものが必要です。
- ○ 教育資料
- ○ 社内通達文書、社内報または掲示物
- ○ 教育記録

＜過去の審査であった不適合例＞
①廃棄物の発生抑制、再使用、リサイクル、適正処理の４項目又は一部の項目に関する教育・指導の資料または記録が無い。

◆ 認証登録２年後以降の更新審査のための取組と対策

１．少なくとも１年間に１回以上は資料を使い教育・指導を実施します。エコモ財団発行のポスターを使っての繰り返し教育でも良いし、インターネットや他社から入手した適当な資料などに基づく指導もあります。同じ資料を１年間掲示し続けて継続的な教育・指導を実施するというやり方もあるでしょう。

＜事例：廃棄物に関する教育資料＞

ポスター送付希望の場合は、エコモ財団に「ゴミを減らしましょうポスター送付希望」とFAX（03-3221-6674）でお申込みください。（無料）

5-2　廃車・廃棄物の適正な管理　①

認証基準
廃車の処理に際して、適正処理やリサイクルを適切に実施している業者に委託している。〔レベル１〕

■　取組のポイント

１．使用済み自動車の処理は、ほとんどの場合、下取り、無償引取り、売却など一般的な商取引や譲渡によって行なわれています。この場合は法規制の対象とはなりません。契約書、仕切り書、納品書、譲渡証明書など取引書類を入手、保管します。

２．使用済み自動車を上記１．以外の方法で処分する場合には法規制の対象となります。自動車リサイクル法や廃棄物処理法に従って適正処理やリサイクルを行っている業者に委託する必要があります。

（１）＜自動車リサイクル法該当＞ 全ての自動車（特殊自動車、二輪車、トレーラー、スノーモービル等を除く）は自動車リサイクル法の対象です。法令に基づく登録済み引取業者（自動車販売業者、整備業者など）へ引渡し、「使用済自動車引取証明書」を入手、保管します。

（注）架装物の処理費用：　車両と一体で処理する箱型荷台などの架装物については、引取業者に無償譲渡するか又はリサイクル料とは別に処理費用を支払うことが必要です。

（２）＜廃棄物処理法該当＞ トレーラーや架装物を単独で廃棄する場合は、自動車リサイクル法ではなく廃棄物処理法の対象となることから、廃棄物処理法に基づく許可を受けた収集運搬業者および処分業者へ処理委託し、以下の書類を入手、保管します。

・各業者との処理委託契約書（有効期限内の処理業許可証コピーを含む）
・排出時に発行するマニフェスト（産業廃棄物管理票）（A 票）
・処理終了で排出者へ戻ってくるマニフェストの複写式回収片（B2、D、E 票）

■　審査での確認ポイント

１．どのように使用済自動車を処理しているか、適切に業者委託しているかを処理書類で確認します。
２．過去に処理の事例が無ければ書類は不要です。

＜審査で確認する書類の例＞

＜下取り、無償引取り、または売却した場合＞　**（一般の取引で法規制の対象外）**
下取りか無償引取りか売却したことを示す下記のものが必要です。
○ 委託先名称が記載された取引書類

＜排出事業者となっている場合＞　**（自動車リサイクル法または廃棄物処理法の対象）**
処理事業者へ委託していることを示す下記のものが必要です。
○　自動車リサイクル券（Ｂ票）または使用済自動車引取証明書
○　リサイクル法の対象外となる車体やトレーラーなどの場合は産業廃棄物管理票（マニフェスト）

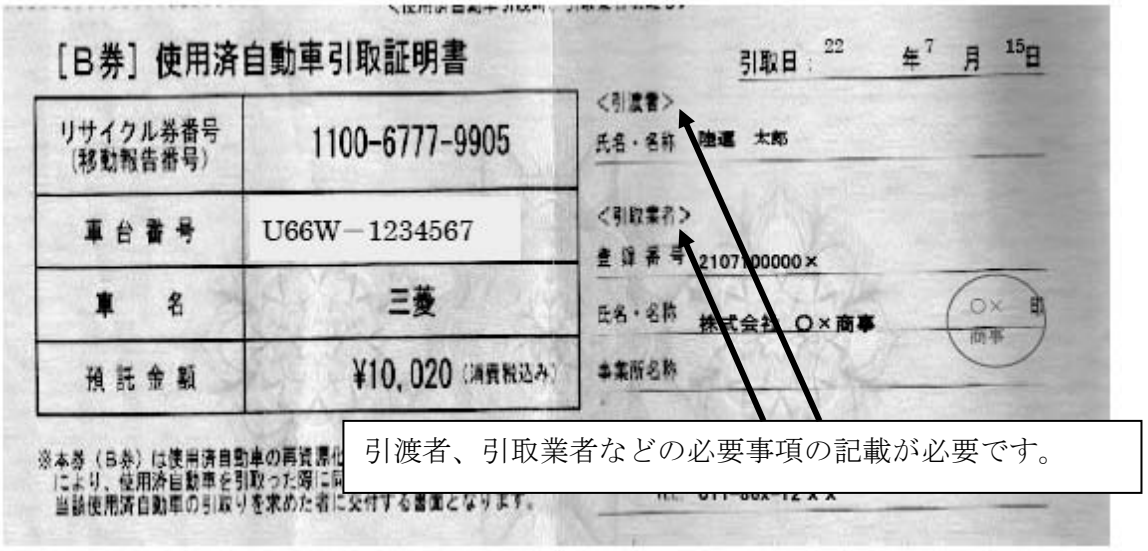
◆　認証登録２年後以降の更新審査のための取組と対策

１．処理のつど、処理に伴う書類を保管します。
２．過去１年間相当の記録を確認できるようにしておきます。
３．排出事例が無い場合は、書類は不要です。

＜事例①：新車購入注文書（下取り車の記載）＞

＜事例②：使用済自動車引取証明書＞

（http://knowhowrashinban.web.fc2.com/bken.pdf）



5-2　廃車・廃棄物の適正な管理　②

認証基準

・廃油の処理に際して、適正処理やリサイクルを適切に実施している業者に委託している。〔レベル１〕

・廃タイヤの処理に際して、適正処理やリサイクルを適切に実施している業者に委託している。〔レベル１〕

・廃バッテリーの処理に際して、適正処理やリサイクルを適切に実施している業者に委託している。〔レベル１〕

■　取組のポイント

１．自動車の整備に伴って生じる廃油、廃タイヤ、廃バッテリーの処理に際しては、不法投棄や、再生可能な部品が捨てられることが無いようにします。

２．廃油、廃タイヤ、廃バッテリーの処理が以下の購入先の販売店や整備事業者による引取りか、あるいは第三者への売却の場合は、廃棄物としての取扱いは無いものとみなされますので、一般的な商取引書類を入手し、保管します。

①自社交換で、新品を購入した業者に使用済み品を無償で引き取ってもらっている場合
納品書、請求書などオイル・タイヤ・バッテリーをどこで購入したかがわかる書類
②整備事業者に交換を依頼して、使用済み品を無償で引き取ってもらっている場合
点検整備記録簿、請求書などオイル・タイヤ・バッテリーをどこで交換したかがわかる書類
③有償で第三者に譲っている（買い取ってもらっている）場合
納品書、領収書、仕切り書など譲渡先が分かる書類

３．自社交換で、使用済み品は廃棄物処理業者に処理委託して排出事業者となっている場合は、廃棄物処理法の対象となりますので、以下の書類を入手、保管します。

・収集運搬業者および処分業者とそれぞれ取り交わした処理委託契約書
・排出時に発行したマニフェスト（産業廃棄物管理票）
・処理終了で排出者へ戻ってくるマニフェストの複写式の回収片

■　審査での確認ポイント

１．廃油、廃タイヤ、廃バッテリーのそれぞれについて、処理やリサイクルを適切に実施している業者へ処理委託しているかを確認します
２．過去に処理の事例が無ければ書類は不要です。

＜審査で確認する書類の例＞

＜購入先の販売店や整備事業者による引取りか、あるいは第三者への売却の場合＞
販売店や整備事業者等へ委託していることを示す下記のものが必要です。
○　委託先名称が記載された取引書類

＜排出事業者となっている場合＞

処理事業者へ委託していることを示す下記のものが必要です。

- ○　産業廃棄物処理委託契約書
- ○　産業廃棄物管理票（マニフェスト）

＜過去の審査であった不適合例＞

①廃棄物処理業者に処理委託しているが産業廃棄物処理委託契約書が作成されていない。

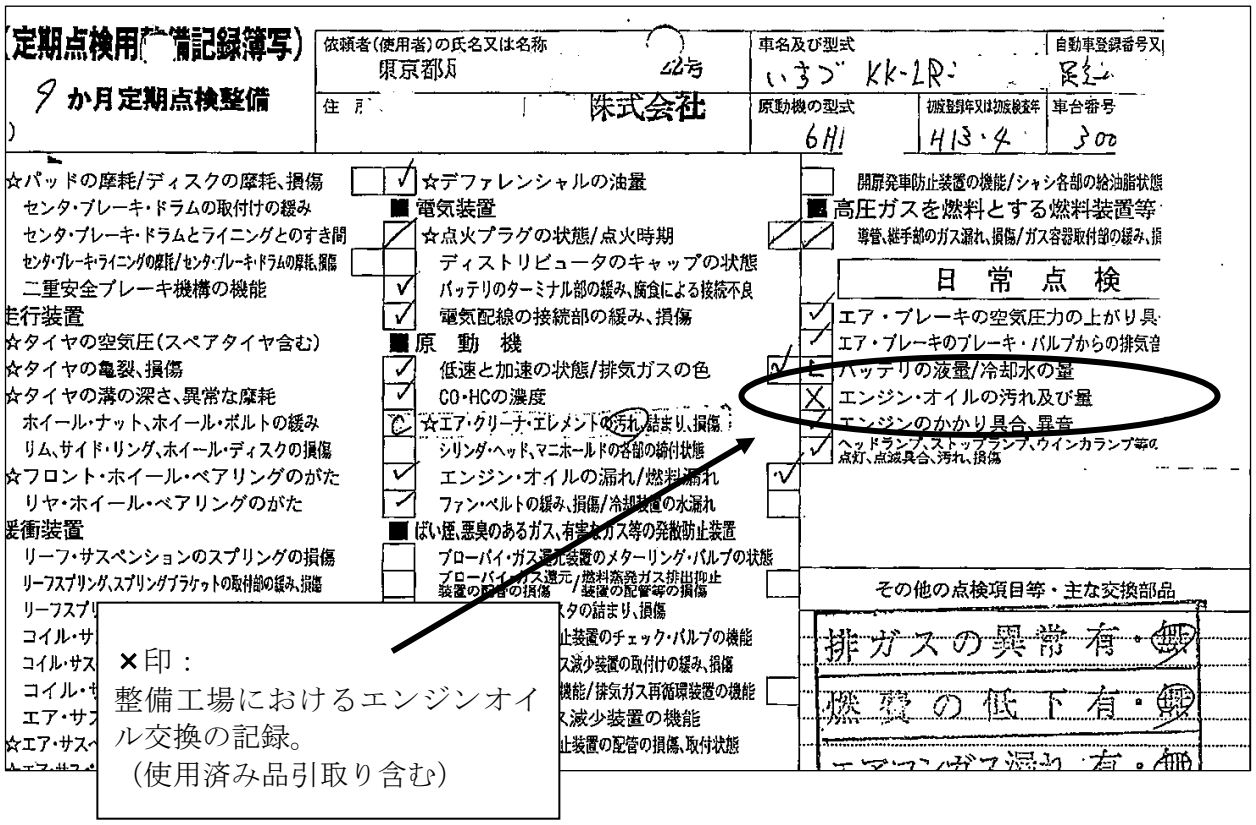
②廃棄物処理業者に処理委託しているがマニフェストが発行されていない。

◆　認証登録２年後以降の更新審査のための取組と対策

1．排出処理のつど、処理に伴う書類や伝票を保管します。
2．過去１年間相当の記録を確認できるようにしておきます。
3．排出事例が無い場合は、書類は不要です。
4．廃棄物処理専門業者との契約書は一度結べば後は毎年自動更新されるので特にすることはありませんが、契約書に添付された処理業者の許可証については有効期限を過ぎた場合には新しい有効期限の許可証のコピーを業者から入手して契約書と一緒に保管します。

＜事例①：整備事業者による引取りの書類＞

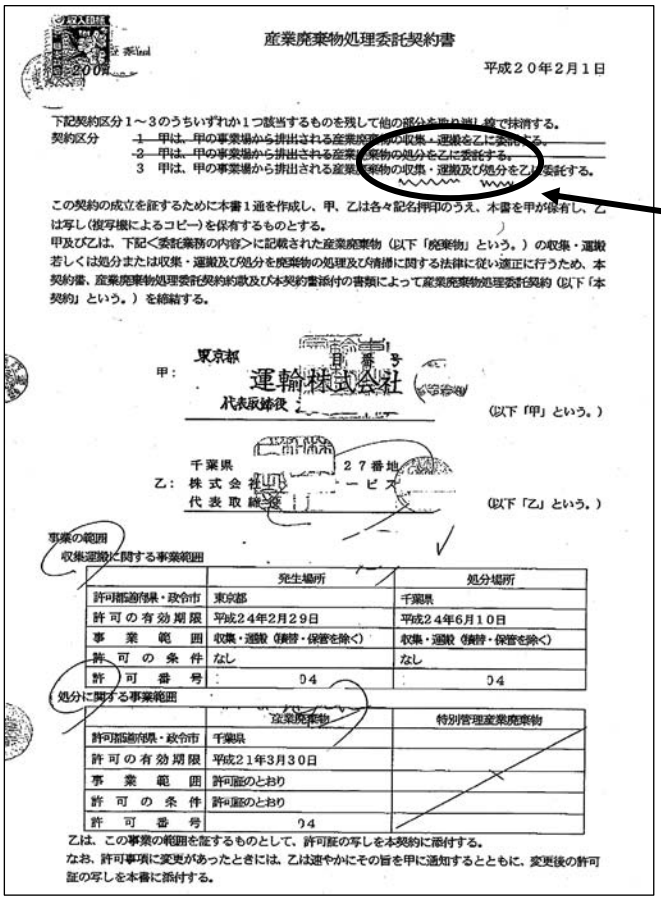
・点検整備記録簿（あるいは点検整備請求明細書など）



×印：
整備工場におけるエンジンオイル交換の記録。
（使用済み品引取り含む）

＜事例②：産業廃棄物処理業者へ委託している書類（契約書、許可証、マニフェスト）＞

・産業廃棄物処理委託契約書



産業廃棄物処理委託契約書

平成２０年２月１日

下記契約区分１～３のうちいずれか１つ該当するものを残して他の部分を取り消し線で抹消する。

契約区分　~~1　甲は、甲の事業場から排出される産業廃棄物の収集・運搬を乙に委託する。~~

~~2　甲は、甲の事業場から排出される産業廃棄物の処分を乙に委託する。~~

3　甲は、甲の事業場から排出される産業廃棄物の収集・運搬及び処分を乙に委託する。

この契約の成立を証するために本書１通を作成し、甲、乙は各々記名押印のうえ、本書を甲が保有し、乙は写し（複写機によるコピー）を保有するものとする。

甲及び乙は、下記＜委託業務の内容＞に記載された産業廃棄物（以下「廃棄物」という。）の収集・運搬若しくは処分または収集・運搬及び処分を廃棄物の処理及び清掃に関する法律に従い適正に行うため、本契約書、産業廃棄物処理委託契約約款及び本契約書添付の書類によって産業廃棄物処理委託契約（以下「本契約」という。）を締結する。

甲：東京都　運輸株式会社　代表取締役　（以下「甲」という。）

乙：千葉県　株式会社　２７番地　ービス　代表取締役　（以下「乙」という。）

事業の範囲

収集運搬に関する事業範囲

	発生場所	処分場所
許可都道府県・政令市	東京都	千葉県
許可の有効期限	平成24年2月29日	平成24年6月10日
事業範囲	収集・運搬（積替・保管を除く）	収集・運搬（積替・保管を除く）
許可の条件	なし	なし
許可番号	04	04

処分に関する事業範囲

	産業廃棄物	特別管理産業廃棄物
許可都道府県・政令市	千葉県	
許可の有効期限	平成21年3月30日	
事業範囲	許可証のとおり	
許可の条件	許可証のとおり	
許可番号	04	

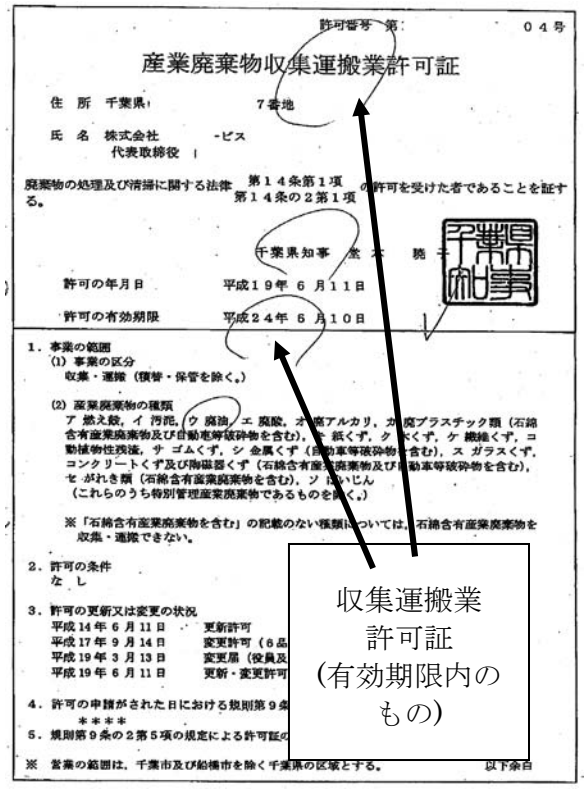
乙は、この事業の範囲を証するものとして、許可証の写しを本契約に添付する。

なお、許可事項に変更があったときには、乙は速やかにその旨を甲に通知するとともに、変更後の許可証の写しを本書に添付する。

これは収集運搬委託契約と処分委託契約を同一業者と結んだ例。

運搬と処分が別の業者の場合はそれぞれの業者と単独の契約を結ばなければなりません。

・産業廃棄物処理業許可証（収集運搬業及び処分業）



許可番号　第　04号

産業廃棄物収集運搬業許可証

住所　千葉県　7番地

氏名　株式会社　ービス　代表取締役

廃棄物の処理及び清掃に関する法律　第14条第1項　第14条の2第1項　の許可を受けた者であることを証する。

千葉県知事

許可の年月日　平成19年6月11日

許可の有効期限　平成24年6月10日

1．事業の範囲

(1) 事業の区分

収集・運搬（積替・保管を除く。）

(2) 産業廃棄物の種類

ア 燃え殻，イ 汚泥，ウ 廃油，エ 廃酸，オ 廃アルカリ，カ 廃プラスチック類（石綿含有産業廃棄物及び自動車等破砕物を含む），キ 紙くず，ク ゴムくず，ケ 繊維くず，コ 動植物性残渣，サ ゴムくず，シ 金属くず（自動車等破砕物を含む），ス ガラスくず，コンクリートくず及び陶磁器くず（石綿含有産業廃棄物及び自動車等破砕物を含む），セ がれき類（石綿含有産業廃棄物を含む），ソ ばいじん

（これらのうち特別管理産業廃棄物であるものを除く。）

※「石綿含有産業廃棄物を含む」の記載のない種類については，石綿含有産業廃棄物を収集・運搬できない。

2．許可の条件

な し

3．許可の更新又は変更の状況

平成14年6月11日　更新許可

平成17年9月14日　変更許可（6品

平成19年3月13日　変更届（役員及

平成19年6月11日　更新・変更許可

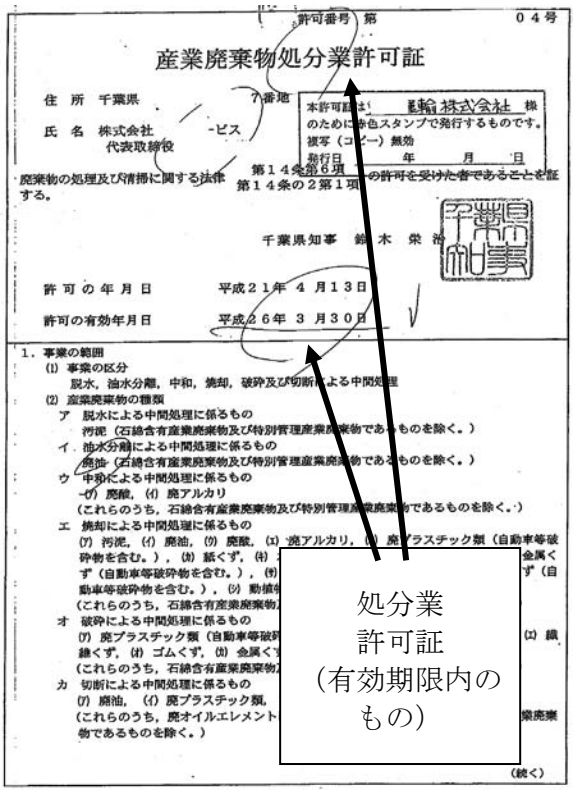
4．許可の申請がされた日における規則第9条

＊＊＊＊

5．規則第9条の2第5項の規定による許可証の

※　営業の範囲は，千葉市及び船橋市を除く千葉県の区域とする。　以下余白

収集運搬業
許可証
（有効期限内のもの）



許可番号　第　04号

産業廃棄物処分業許可証

住所　千葉県　7番地

氏名　株式会社　ービス　代表取締役

本許可証は，運輸株式会社　様のために赤色スタンプで発行するものです。複写（コピー）無効　発行日　年　月　日

廃棄物の処理及び清掃に関する法律　第14条第6項　第14条の2第1項　の許可を受けた者であることを証する。

千葉県知事　鈴木　栄治

許可の年月日　平成21年4月13日

許可の有効年月日　平成26年3月30日

1．事業の範囲

(1) 事業の区分

脱水，油水分離，中和，焼却，破砕及び切断による中間処理

(2) 産業廃棄物の種類

ア 脱水による中間処理に係るもの

汚泥（石綿含有産業廃棄物及び特別管理産業廃棄物であるものを除く。）

イ 油水分離による中間処理に係るもの

廃油（石綿含有産業廃棄物及び特別管理産業廃棄物であるものを除く。）

ウ 中和による中間処理に係るもの

(ｱ) 廃酸，(ｲ) 廃アルカリ

（これらのうち，石綿含有産業廃棄物及び特別管理産業廃棄物であるものを除く。）

エ 焼却による中間処理に係るもの

(ｱ) 汚泥，(ｲ) 廃油，(ｳ) 廃酸，(ｴ) 廃アルカリ，(ｵ) 廃プラスチック類（自動車等破砕物を含む。），(ｶ) 紙くず，(ｷ) 金属くず（自動車等破砕物を含む。），(ｸ) 繊維くず（自動車等破砕物を含む。），(ｹ) 動植物

（これらのうち，石綿含有産業廃棄物，

オ 破砕による中間処理に係るもの

(ｱ) 廃プラスチック類（自動車等破砕物，(ｲ) 繊維くず，(ｳ) ゴムくず，(ｴ) 金属くず

（これらのうち，石綿含有産業廃棄物，

カ 切断による中間処理に係るもの

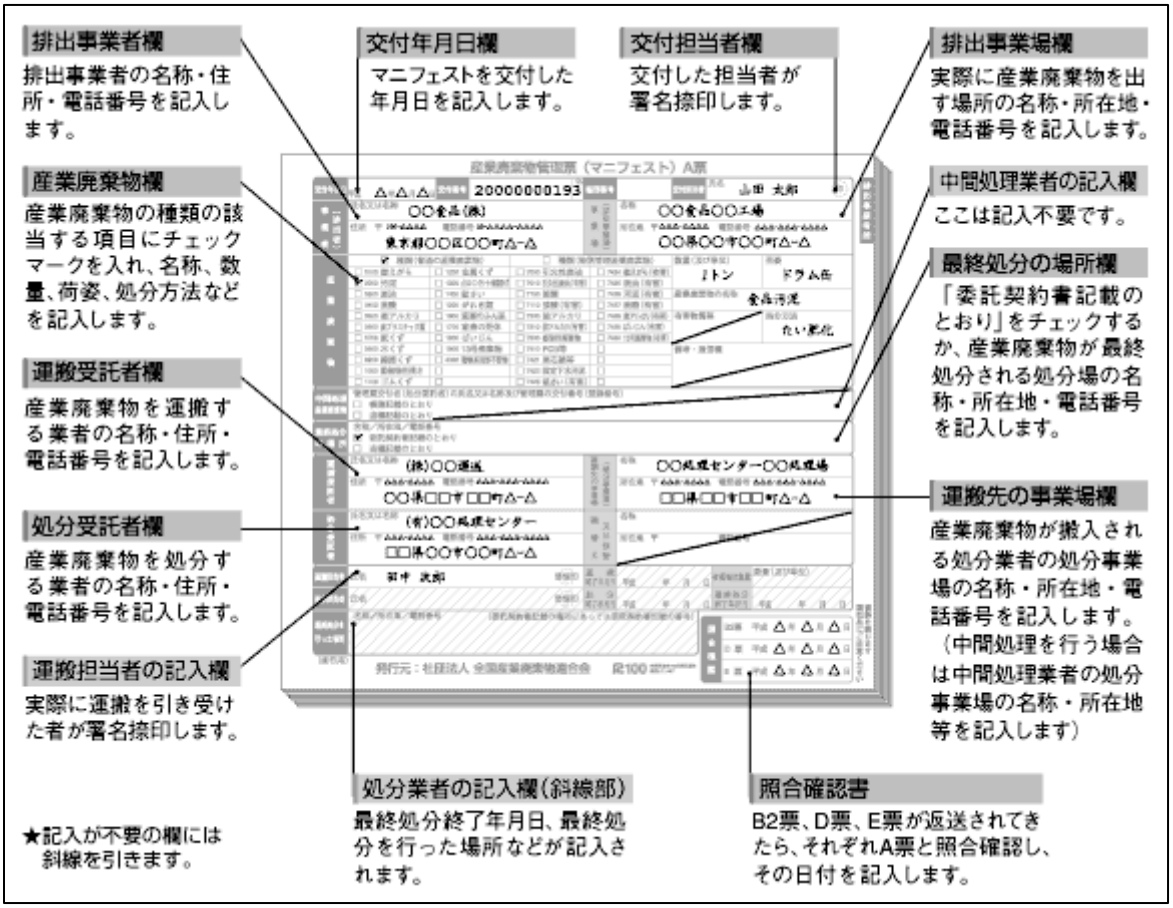
(ｱ) 廃油，(ｲ) 廃プラスチック類，

（これらのうち，廃オイルエレメント　廃棄物であるものを除く。）

（続く）

処分業
許可証
（有効期限内のもの）

・マニフェスト（産業廃棄物管理票）と記入の仕方



（参考）　マニフェスト（産業廃棄物管理票）管理

マニフェスト管理で肝心なことは、廃棄物の不法投棄を防ぐため、出した廃棄物が最終処分されたことを排出事業者が確認することです。
排出事業者が発行した（注！収集運搬業者が発行するものではありません）マニフェストの収集・運搬から処理完了に至るまでの確認片が戻ってくることを管理することが重要なのです。

＜マニフェストの回付（返却）期限切れに対する対応＞

以下の場合には、排出事業者が遅延内容を調査の上、発生日から３０日以内に知事あてに報告をする義務があります。

１）収集運搬業者からＢ２票が運搬完了日から１０日以内に回付されない（返却されない）。

２）中間処理業者からＤ票が交付日から９０日以内（特別管理産業廃棄物の場合は６０日以内）に回付されない。

３）中間処理業者から、最終処分完了確認印を押印したＥ票が交付日から１８０日以内に回付されない。

6.　管理部門（事務所）における環境保全の推進

6-1　管理部門（事務所）における環境保全

認証基準

事務所内での環境保全の取組について、従業員に周知している。〔レベル１〕

・エコマーク製品等を優先的に購入する。
・不必要な照明の消灯を徹底する。
・空調機器を適正温度に設定する。
・コピー用紙等の紙使用量の削減に努める。
・分別回収ボックスを設置し、分別回収に努める。
・使い捨て製品の購入を控える。

■　取組のポイント

１．以下の６項目が事務所でできる環境保全の項目としてあり、大事だということを従業員へ周知（教育・情報伝達）します。

・エコマーク製品等を優先的に購入する。
・不必要な照明の消灯を徹底する。
・空調機器を適正温度に設定する。
・コピー用紙等の紙使用量の削減に努める。
・分別回収ボックスを設置し、分別回収に努める。
・使い捨て製品の購入を控える。

２．周知は、資料の掲示、配付、回覧、集合教育での説明などを利用します。

３．周知用の資料はエコモ財団のポスター、インターネットからの入手資料など何でも利用できます。

■　審査での確認ポイント

１．６項目の事柄を周知（教育、情報伝達）しているかを確認します。項目を実施しているかどうかは問いません。
２．周知の方法、頻度、程度などは問いません。

＜審査で確認する書類の例＞

下記のいずれかにより周知されていることが必要です。

○　教育資料
○　社内通達文書、社内報または掲示物
○　教育記録

◆　認証登録２年後以降の更新審査のための取組と対策

１．少なくとも１年間に１回以上は資料を使い周知（教育・情報伝達）を実施します。同じポスター資料の継続使用でもよいし、インターネットの資料利用もあるでしょう。

＜事例：事務所の環境保全の教育資料＞

ポスター送付希望の場合は、エコモ財団に「事務所における環境保全の推進ポスター送付希望」と FAX（03-3221-6674）でお申込みください。（無料）

トラック運送事業におけるグリーン経営推進マニュアル

平成２４年（２０１２年）４月　発行

発　行　　公益財団法人 交通エコロジー･モビリティ財団
〒１０２－００７６
東京都千代田区五番町１０番地　五番町KUビル３階
ＴＥＬ：　０３－３２２１－７６３６（交通環境対策部）
ホームページ：　http://www.ecomo.or.jp